CUADERNOS historia 16

Viajeros de la Antigüedad

F. Javier Gómez Espelosín



218

175 ptas

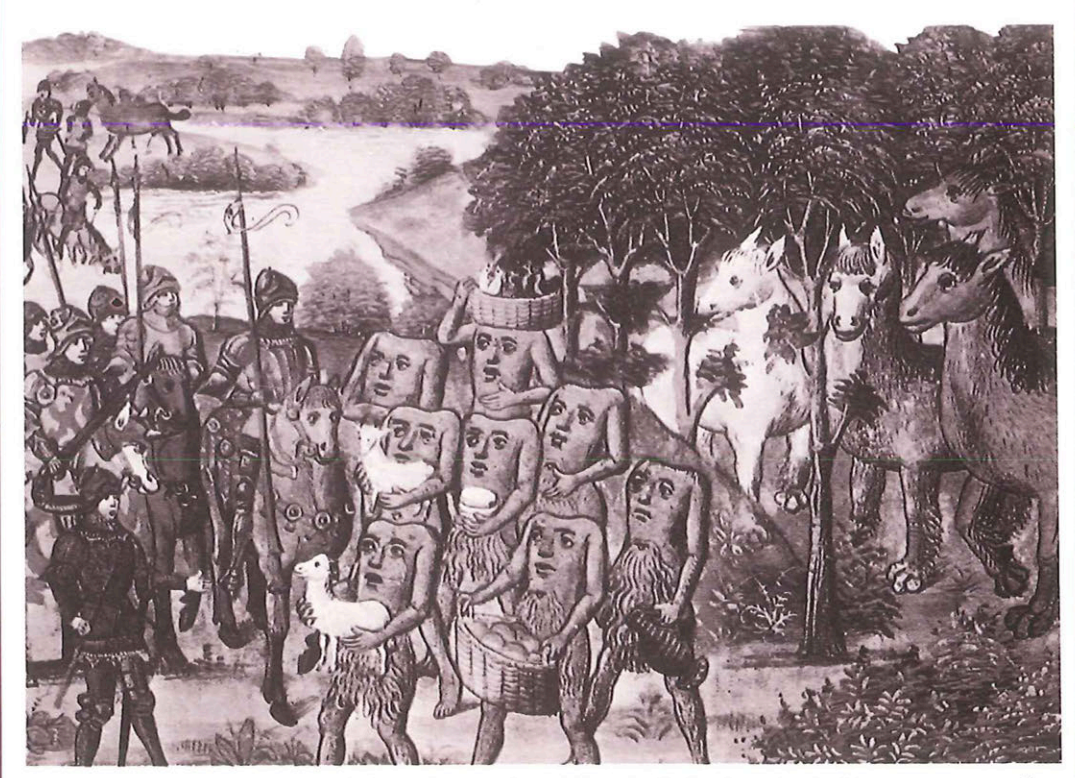


INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
PRESIDENTE: Juan Tomás de Salas.
VICEPRESIDENTE: Carlos Bustelo.
DIRECTOR GENERAL: José Luis Samaranch.
DIRECTOR: David Solar.
SUBDIRECTOR: Javier Villalba.
COORDINACION: Asunción Doménech.
REDACCION: Isabel Valcárcel, José María Solé Mariño y Ana Bustelo.
SECRETARIA DE REDACCION: Marie-Loup Sougez.
CONFECCION: Guillermo Llorente.
FOTOGRAFIA: Juan Manuel Salabert.
CARTOGRAFIA: Julio Gil Pecharromán.
Es una publicación del Grupo 16.
REDACCION Y ADMINISTRACION: Madrid. Hermanos García Noblejas, 41, 6.°. 28037 Madrid. Teléfonos 407 27 00 - 407 41 00.
Barcelona: Paseo de San Gervasio, 8, entresuelo. 08021 Barcelona. Teléfono 418 47 79.
SUSCRIPCIONES: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos 268 04 03 - 02.
PUBLICIDAD MADRID: Susana Vázquez.
IMPRIME: MELSA.
DISTRIBUYE: SGEL. Polígono Industrial. Avenida Valdeparra, s/n. 28000 Alcobendas (Madrid).
Depósito legal: M. 41.536. — 1985.



Con el patrocinio cultural de la Junta de Andalucía

CUADERNOS historia 16



Curiosa visión medieval del recibimiento de una tribu asiática al ejército de Alejandro Magno en su expedición a la India (miniatura del siglo XV del manuscrito Historia del Gran Alejandro, *Petit Palais, París)*

Indice

LOS ANTIGUOS VIAJEROS

Por F. Javier Gómez Espelosín.
Historiador.

Viajeros de la Antigüedad

F. Javier Gómez Espelosín
Historiador

No importa a dónde vayas, sino quién eres tú, que vas. (SENECA.)

VIAJAR ha supuesto siempre una buena parte de aventura; sin embargo, emprender cualquier tipo de viaje en el mundo antiguo fue casi exclusivamente eso: una auténtica aventura. Para un lector actual no resulta fácil hacerse una idea exacta de la situación en aquellos tiempos, de sus limitaciones y expectativas, habituados como estamos a disponer de mapas excelentes, que nos perfilan y sitúan extensiones y contornos de países todavía desconocidos, con unos medios de comunicación que nos atiborran de toda clase de informaciones sobre un mundo que ya hoy se nos ha quedado pequeño, y a echar mano por último de una imaginación altamente estimulada y dispuesta a recibir cualquier impresión, gracias precisamente a la acción continuada de los dos factores mencionados. Pocas son en efecto las oportunidades que le quedan al espíritu aventurero que busca lo ignoto, como no sea en los espacios siderales, terreno hacia el que se han ido encaminando todas las especulaciones de ficción o el ansia de misterio, ante la escasa credibilidad que entraña situarlas dentro de los límites de nuestro propio mundo.

Son pocos los lugares de la tierra que no han sido ya pisados por el hombre y casi inexistentes los pueblos exóticos que no han recibido la visita esporádica o más duradera de exploradores, misioneros, comerciantes o antropólogos. La deforestación y los grandes intereses multinacionales amenazan con acabar con los lugares recónditos del planeta, como la selva amazónica, y el hasta hace no mucho misterioso continente helado de la Antártida empieza a ser tan frecuentado por expediciones científicas que incluso nuestro propio país, siempre a la zaga en este tipo de empresas, ha tomado también cartas en el asunto. No restan por tanto muchas posibilidades de lanzarse hacia lo desconocido o de intentar otear nuevos horizontes sin que acabemos teniendo la molesta sensación de estar andando caminos ya muy hollados anteriormente.

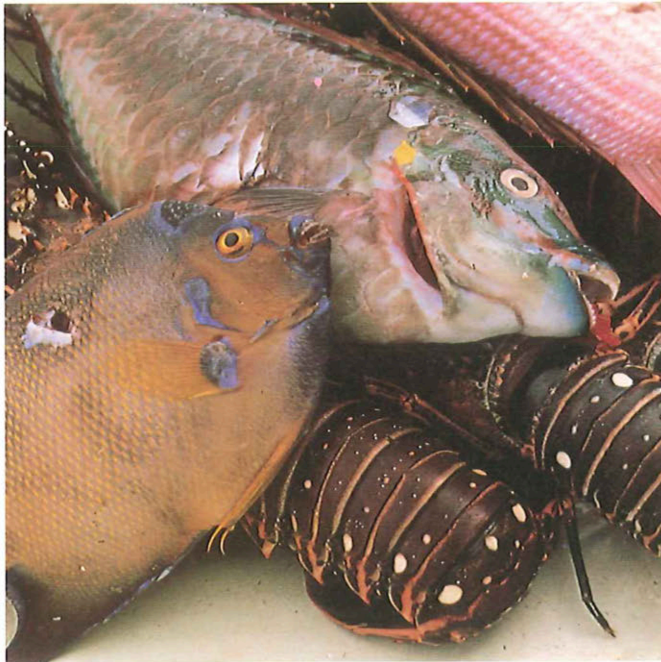
No era ésta ni con mucho la situación y el entorno, tanto físico como intelectual en el que se hallaron los antiguos viajeros. Por ello, para comprender las circunstancias y expectativas del momento es necesario que retrotraigamos nuestra imaginación hacia el pasado, tratando de despojarla de todos los condicionantes que han sido señalados más arriba, y situemos nuestra capacidad de percepción en una onda bien diferente a la de nuestras sensaciones cotidianas. Cualquier viaje en el mundo antiguo constituía, como se ha dicho, una verdadera aventura con toda clase de riesgos e incertidumbres, por no hablar de las incomodidades o de su larga duración. Los mapas y los planos apenas existían y los pocos que podían calificarse de tales carecían de toda precisión en la situación de los accidentes geográficos o en la representación aproximada de distancias y longitudes.

Por lo general se trataba más bien de vagas informaciones referenciales o de relatos que atendían ante todo a los elementos exóticos y extraordinarios. Los medios de transporte eran rudimentarios y contaban con grandes limitaciones de tipo técnico, como era el caso de carruajes y barcos. Cualquier itinerario conllevaba cierta clase de riesgos, como la presencia habitual de bandidos y piratas o los peligros inherentes al paso por unas regiones extrañas y desconocidas. Apenas existían lugares de posta y reposo destinados a tal fin, con lo que las jornadas se hacían interminables y no era infrecuente el peligro de extravío ante la ausencia de indicaciones y señales, o de rutas medianamente acondicionadas para el transporte. Faltaba, por fin, una concepción clara y uniforme del mundo que permitiera a cualquier viajero encuadrar los pasos dados en una u otra dirección dentro de un contexto reconocible. No sabemos hasta qué punto alcanzaron difusión las toscas imágenes del mundo conocido y habitado *(oikoumene)*, concebidas por los primeros filósofos.

Sin embargo, la sensación de lanzarse hacia espacios abiertos e ilimitados debió actuar de forma evidente entre comerciantes, soldados y marinos, principales viajeros de entonces por afán de lucro, necesidad de supervivencia, espíritu aventurero, o quizá una curiosa y extraña mezcla de los tres elementos. Sin

Hoy, como en la antigüedad, aún quedan sitios exóticos que polarizan la atención de los viajeros curiosos, como esta aldea Kuna, *en la selva litoral panameña, en la que se esculpen estos toscos idolillos y se capturan hermosos peces de colores y langostas (fotos del antropólogo Juan A. González Simoneau)*





duda hubo diferencias entre las distintas épocas y períodos. Las condiciones durante la época arcaica griega no fueron las mismas que a lo largo de la mayor parte del Imperio romano, cuando ya se contaba con buenas calzadas que conducían a casi todos los rincones del orbe conocido, jalonadas de miliarios para indicar las distancias, y de estaciones de posta que a veces contaban con ciertas comodidades, y una situación de paz militarizada que garantizaba la seguridad de la ruta.

También las regiones marcaban diferencias notables. Frente a un paisaje conocido y *humanizado* como el de la propia Grecia, se abrían las extensiones boscosas de la Europa central o los desiertos y estepas del Asia central. Esta clase de matizaciones no constituye un obstáculo para que en todo tiempo y lugar del período antiguo, emprender un viaje o una expedición siguiera manteniendo todos los componentes de una aventura en mayor o menor medida. La tierra de Anatolia, a pesar de haber estado surcada desde muy temprano por civilizaciones antiquísimas, fue para los mercenarios griegos que acompañaron a Jenofonte en pleno siglo IV a. C. el escenario de toda clase de penalidades y desdichas, hasta alcanzar el elemento familiar y conocido: el mar.

El comercio

Los motivos del viaje, quizá al igual que hoy en día, abarcaban una gama que iba desde los puramente comerciales o militares, muchas veces relacionados muy de cerca entre sí, pasando por los estrictamente administrativos, derivados de las necesidades de gobierno de un Imperio como el asirio, el persa y más tarde el romano, hasta los más personales, guiados por el fervor religioso o por la sola ansia de conocimiento y placer. Los viajes de carácter comercial, si bien en una forma tan rudimentaria que la propia palabra podría resultar ampulosa en su calificación como tales, son posiblemente los que se remontan más atrás en el tiempo. Toda la Edad del Bronce aparece marcada por los intercambios y desplazamientos de pequeños grupos de individuos transportando materias primas y objetos ya confeccionados de unos lugares a otros, tanto en la cuenca mediterránea como en una buena parte de Europa.

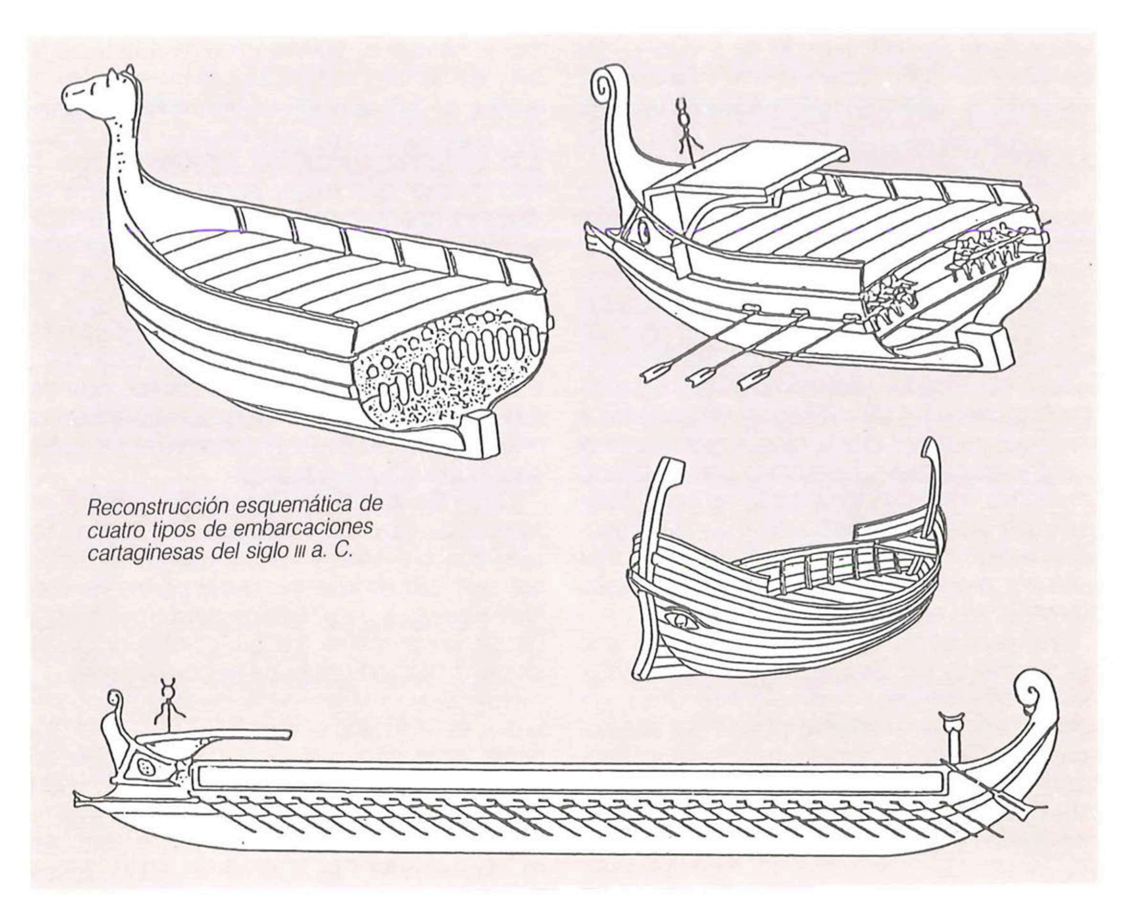
Desde el Neolítico pequeños esquifes habían venido surcando las aguas atlánticas, tal y como parece desprenderse de las numerosas semejanzas arquitectónicas entre los diferentes *megalitos* o entre la cerámica, joyas y armas de partes del sur y del norte del continente. Confiados únicamente en la observación astral, que parece que fue altamente minuciosa, se atrevieron estos primeros viajeros a desafiar las tempestades y peligros de los mares con un tipo de embarcaciones frágil y limitado.

Sin duda hubo un intenso tráfico a lo largo de las costas del canal de la Mancha, donde se intercambiaban el oro de Irlanda, el ámbar del Báltico, el estaño de Galicia, Bretaña o Cornualles, el cobre de la Península Ibérica y todas las respectivas creaciones metalúrgicas y productos manufacturados. Sin embargo, no sólo era el mar la vía utilizada por estos primeros comerciantes de la Edad del Bronce. Las rutas terrestres a lo largo de los grandes ríos europeos constituyeron desde el principio una alternativa a veces preferente, dado el carácter primitivo de las técnicas de navegación entonces existentes.

La búsqueda de una materia como el ámbar, que ejerció una gran fascinación a lo largo de toda la Antigüedad juntamente con el oro por sus propiedades mágicas y médicas, determinó la existencia de una vía comercial entre el mar Báltico, en cuyo entorno se daban los principales yacimientos, y el Mediterráneo. Sin embargo, es posible que se diera también una corriente inversa de retorno del material ya elaborado en joyas y toda clase de adornos. Aquella vía que iba desde el Adriático hasta Dinamarca, atravesando el Brennero y a lo largo del Danubio, el Saal y el Elba, parece la más probable.

Se explica difícilmente de otra forma la serie de conexiones existentes entre el mundo egeo y el nórdico, como ciertos estilos decorativos de tipo geométrico o la presencia de objetos importados o imitados en regiones como el norte de Alemania o Dinamarca, cuyos prototipos se sitúan con toda claridad en el Egeo oriental o en el Próximo Oriente. No debieron ser por tanto infrecuentes las ocasiones en que entre un área y otra circularon intrépidos comerciantes, quienes además de los objetos y los materiales trasladaron con ellos también las ideas y las formas artísticas y decorativas, afrontando para ello toda clase de riesgos y dificultades.

También pequeños esquifes servían a los isleños de las Cícladas en sus traslados por las aguas del Egeo para realizar transacciones comerciales o *razzias* de piratería. Un tes-



Reconstrucción esquemática de cuatro tipos de embarcaciones cartaginesas del siglo III a. C.

timonio excepcional sobre el tráfico comercial de estos momentos lo constituye el hallazgo de un naufragio en las proximidades del cabo Gelydonia, al sur de la península de Anatolia. En 1958 fueron hallados los restos de un barco por unos pescadores de esponjas, y dos años más tarde una expedición arqueológica americana conducida por George Bass llevó a cabo su excavación y estudio. El contenido de la carga reveló que se trataba de un comerciante metalúrgico, que transportaba grandes lingotes en forma de piel de buey, con un peso aproximado de 25 kilogramos cada uno.

También se encontraron pequeños lingotes de bronce y algunos otros de estaño. Junto a los productos en bruto apareció toda clase de utensilios propios del oficio como hachas, azuelas, azadas, cinceles y punzones, que dan la impresión de que el desafortunado comerciante trabajaba según pedido, pues transportaba con él todo su equipo de trabajo. Con él viajaban también algunos objetos curiosos como un astrágalo, especie de dado utilizado posiblemente para entretener las largas y tediosas jornadas de a bordo, y pequeños escarabeos, cuya finalidad debió ser la de servir de fetiches para garantizar la buena marcha del navío. Fechado por Bass hacia el 1200 a. C., podría incluso ser anterior, pues una buena parte del material ya se fabricaba en la isla de Chipre, lugar por donde pasó con seguridad el barco, desde el 2000 a. C.

El descubrimiento de otros naufragios en torno a los alrededores del siglo XV a. C. ofrece una idea acerca de la intensidad del tráfico de lingotes en esta área, tráfico que quizá con una menor intensidad debió alcanzar también a buena parte de la cuenca occidental del Mediterráneo, como el sur de Italia o las islas de Sicilia y Cerdeña. El dominio de los mares que se atribuye a la legendaria civilización cretense y la posterior expansión comercial micénica, debieron seguir por tanto unas rutas ya establecidas por toda la cuenca mediterránea que hicieron de ellos los primeros *señores del mar.*

Sin embargo, todo este trasiego de hombres y mercancías se vio frenado hacia finales del 1200 a. C., cuando serios disturbios a lo largo de toda esta área provocaron la ruptura de los contactos comerciales y la dislo-

cación final de este mundo de la Edad del Bronce en el Egeo, creando una situación de confusión y trastorno generalizado que ha sido calificada por Van Effenterre como *la seconde fin du monde.*

Motivos comerciales fueron también los que movieron a los faraones egipcios a lanzarse hacia países exóticos situados al sur, como el Punt, o hacia lugares de la península arábiga o de la costa sirio-fenicia. Productos como el incienso, la mirra, las resinas aromáticas o las maderas preciosas, como la de los célebres cedros del Líbano, atrajeron desde muy temprano la atención de avezados mercaderes e intrépidos marinos dispuestos a granjearse el honor y las ganacias oportunas ante el faraón respectivo, que sin duda sabía apreciar tales servicios. Incluso se llegó a abrir un canal desde la extremidad norte del Nilo hasta el mar Rojo por orden del faraón Senusret, en algún momento del siglo XX a. C.

Las traicioneras aguas del mar Rojo, con pocos puntos de atraque donde poder cobijarse, representaban una elevada dosis de riesgo para todos los que por allí se aventuraban. De hecho, la primera noticia de un naufragio llegada hasta nosotros tuvo lugar en este escenario. Sin embargo, y a pesar de las dificultades y contratiempos, la intensidad de los intercambios comerciales fue tal que algunas ciudades de Egipto como Memfis contaron con barrios completos de extranjeros, dedicados precisamente a esta lucrativa y provechosa actividad.

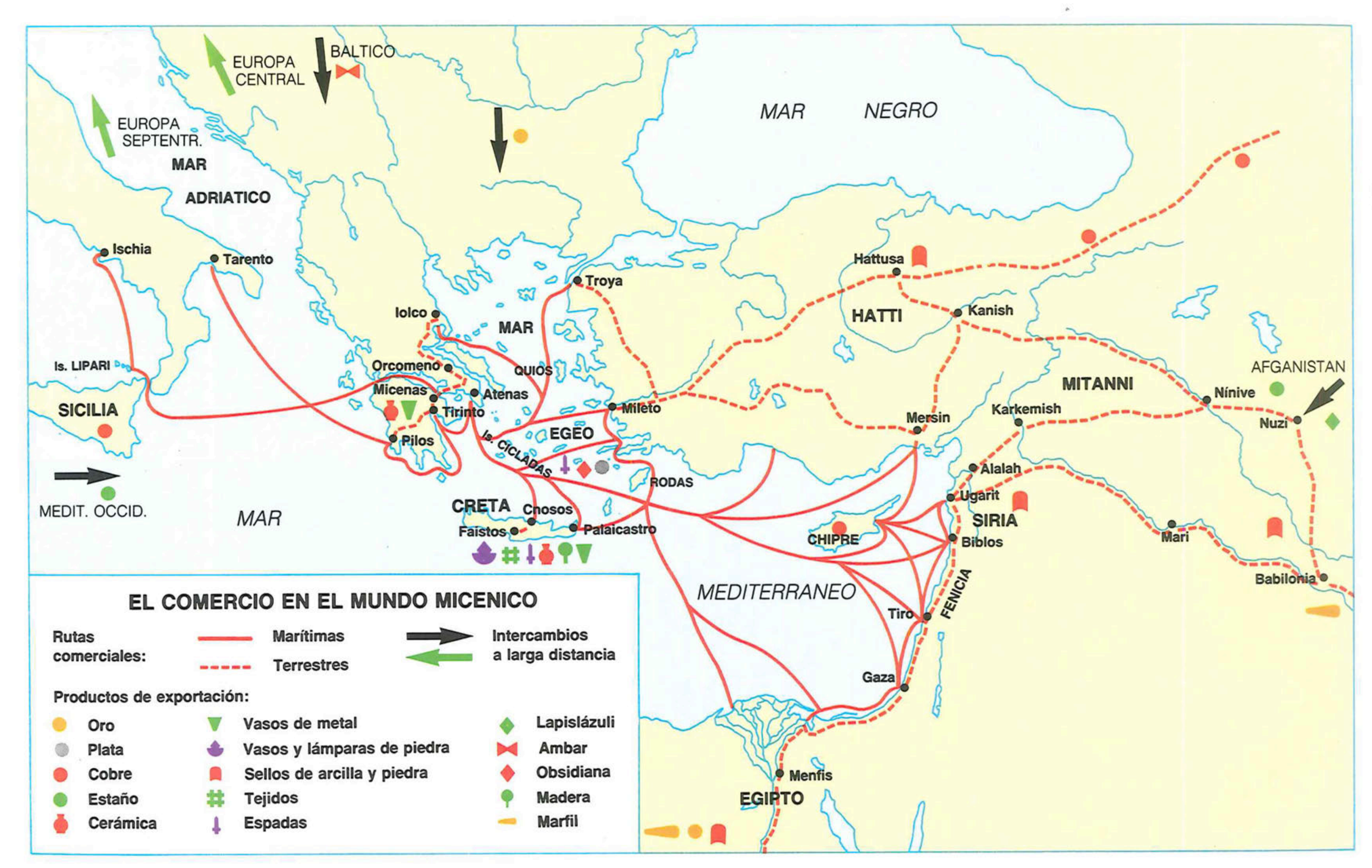
También en el Próximo Oriente los primeros pasos dados en otras direcciones tuvieron como impulso principal el comercio o la provisión de materias primas. Comerciantes asirios llegaron a instalar sus factorías a comienzos del segundo milenio hasta en el mismísimo corazón de Anatolia, en la región de Capadocia, y desde muy temprano se estableció un tráfico comercial a través del golfo pérsico con la India y las zonas adyacentes. La isla hoy denominada Bahrein se constituyó como un puerto de intercambio con todo el equipamiento necesario, donde llegaban los comerciantes de Mesopotamia con sus productos manufacturados y regresaban con objetos de cobre, piedras preciosas, marfil y maderas raras. El tráfico caravanero discurrió también desde muy temprano a lo largo de las estepas y desiertos del Asia central hasta desembocar en los puertos cosmopolitas del Levante, especialmente los de la costa sirio-fenicia.

La gran extensión de esta forma de comercio, e incluso su sofisticación, nos la testimonian las cartas conservadas sobre tabletas de arcilla, en las que los comerciantes registraban algunas de sus operaciones. También algunos de los puntos del célebre Código de Hammurabi que tratan sobre esta clase de asuntos nos sirven de fuente de información al respecto, poniendo de manifiesto las obligaciones a las que se veía sometido el emprendedor viajero. Este, en caso de robo, no debía reponer la carga, pero en cambio estaba obligado a pagar el doble del valor de lo que el banquero —dado que parece que trabajaban con créditos— le había adelantado si retornaba de su aventura comercial sin haber obtenido ninguna ganancia.

Quizá las aventuras viajeras de carácter comercial de mayor envergadura, o al menos sobre las que estamos mejor informados, fueron las que emprendieron respectivamente fenicios y griegos. Los fenicios fueron sin lugar a dudas los primeros traficantes bien organizados que tejieron toda una red de factorías comerciales a lo largo de la cuenca mediterránea y se adentraron más allá de sus límites, hacia las temidas aguas del océano Atlántico. En su búsqueda de fuentes de recursos y materias primas supieron guardar un celo casi total en lo que respecta a información sobre las rutas marítimas más adecuadas. Como muestra valga la historia que nos relata el geógrafo griego Estrabón. Un capitán fenicio que se vio en un momento dado seguido de cerca por un barco romano desvió de forma voluntaria su nave hasta hacerla embarrancar, arrastrando a sus perseguidores a la misma suerte. A su regreso a su patria el capitán fenicio fue recompensado ampliamente por su acción, reintegrándosele todo el valor de la carga perdida.

A pesar de lo anecdótico del relato, a través de él obtenemos una idea del interés existente en aquellos tiempos por mantener en secreto la información sobre las mejores rutas marinas. Casi hasta el siglo VIII a. C., los fenicios mantuvieron el monopolio de todas las rutas comerciales que discurrían tanto hacia el Oriente como hacia Occidente. Y fue hacia este último punto donde su aventura viajera dejó huellas más notables. Los navegantes cretenses y micénicos habían llegado sin duda hasta las costas del sur de Italia y de las islas de Sicilia y Cerdeña, pero resulta difícil pensar que se aventuraran mucho más allá.

Los fenicios lo hicieron y establecieron como prueba inequívoca de ello factorías y colonias en la costa norteafricana y en el sur de


EL COMERCIO EN EL MUNDO MICENICO
Rutas comerciales:
Marítimas
Terrestres
Intercambios a larga distancia
Productos de exportación:
Oro
Plata
Cobre
Estaño
Cerámica
Vasos de metal
Vasos y lámparas de piedra
Sellos de arcilla y piedra
Tejidos
Espadas
Lapislázuli
Ambar
Obsidiana
Madera
Marfil
EUROPA SEPTENTR.
EUROPA CENTRAL
BALTICO
MAR ADRIATICO
MAR NEGRO
Ischia
Tarento
Is. LIPARI
SICILIA
MEDIT. OCCID.
MAR
Iolco
Orcomeno
Micenas
Tirinto
Atenas
Pilos
MAR
QUIOS
Troya
Mileto
EGEO
Is. CICLADAS
RODAS
CRETA
Cnosos
Faistos
Palaicastro
MEDITERRANEO
CHIPRE
HATTI
Hattusa
Kanish
Mersin
MITANNI
Karkemish
Alalah
Ugarit
SIRIA
Biblos
FENICIA
Tiro
Gaza
Menfis
EGIPTO
Nínive
Nuzi
AFGANISTAN
Mari
Babilonia

G. LLORENTE

la Península Ibérica. Materias primas como la lata o el estaño debieron atraer su atención hacia las lejanas tierras occidentales. El propio *status* político de estas ciudades fenicias, sobre todo Biblos y Tiro, integradas primero en el Imperio egipcio y más tarde en el asirio, fue determinante a la hora de emprender las largas travesías marítimas por todo el Mediterráneo.

Su función era la de proveer servicios y bienes a sus poderosos vecinos y dado su carácter marino y su idónea situación estratégica pudieron actuar como intermediarios y organizar sistemas de intercambio regionales de los que supieron obtener ventajas considerables. La creciente demanda de sus poderosos clientes les forzó a buscar nuevas fuentes de aprovisionamiento en materias primas, con el ensanchamiento consiguiente de horizontes que ello supuso para el mundo de entonces, al integrar aquellos lejanos y desconocidos territorios, al menos sus zonas costeras, al orbe conocido.

Desde su base de Sardinia (la actual Cerdeña), donde parece que ya desde el siglo XI a. C. se detecta su presencia, el viaje hasta las costas de la Península Ibérica era relativamente sencillo. Algún hallazgo ocasional de estatuillas de bronce representando al dios herrero Reshef en Sicilia y Cádiz, pertenecientes a los siglos XII y XI a. C., son ciertamente algunos de los indicios que marcan la ruta seguida. A las grandes reservas en materias primas, ya antes señaladas, se venía a sumar en el estímulo occidental la existencia de toda una red de intercambios ya establecida desde la Edad del Bronce, que venía funcionando por toda la costa atlántica hasta Irlanda. El conocimiento y la experiencia generada a lo largo de estos contactos esporádicos, uno de cuyos restos más evidentes lo constituye el célebre naufragio dragado en la ría de Huelva en 1923, fechado hacia el 850 a. C., permitió una actividad posterior mucho más continuada. Esta culminó con el establecimiento de verdaderas factorías comerciales a lo largo de las costas de las actuales provincias de Cádiz y Málaga.

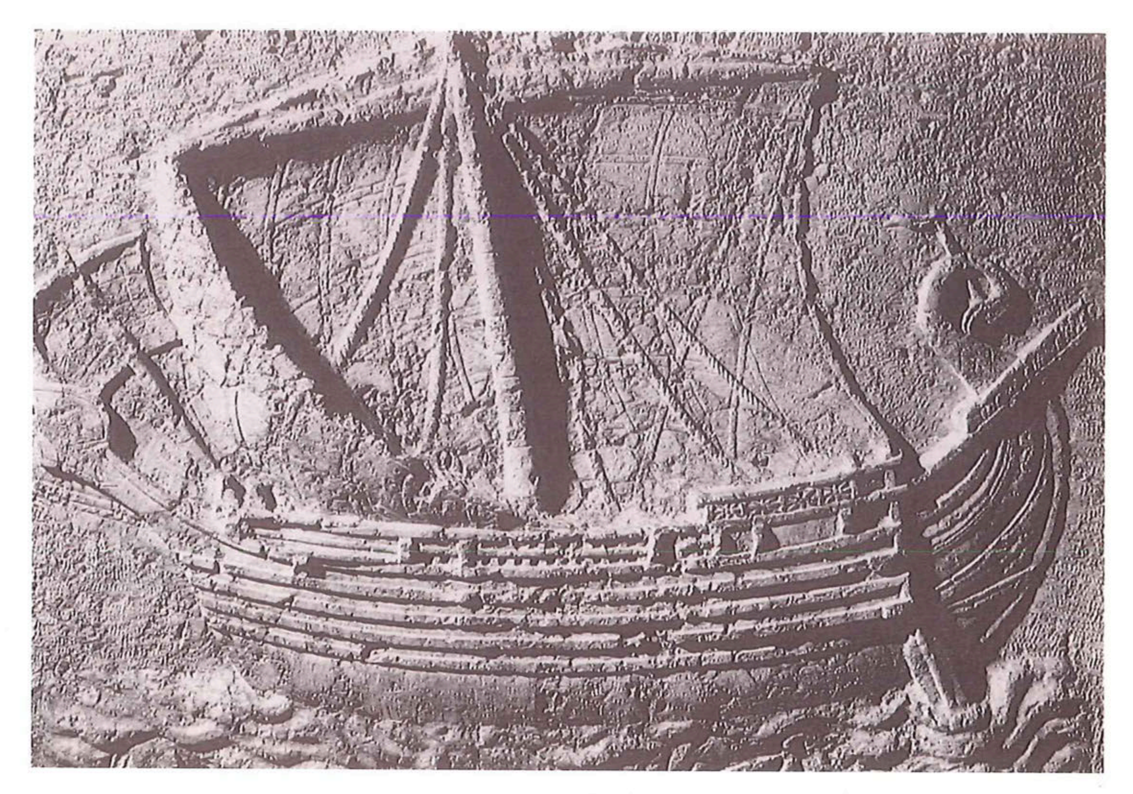
La hegemonía comercial de los fenicios fue desafiada a partir del siglo VIII a. C. Apenas recién salidos de la época incierta que constituyeron los denominados *siglos oscuros* (XI-X a. C.), los griegos se lanzaron a la aventura de ultramar, una aventura que quizá se había iniciado ya en la parte final de aquella época oscura con la célebre migración hacia las costas de Asia Menor. Pero no se trata ni mucho menos de recordar aquí todos los complejos pormenores de la llamada, a veces impropiamente, colonización griega.

Fueron en efecto variados los motivos y las causas que provocaron este sensacional movimiento de gentes más allá de sus tierras, hasta el punto de hacer del Mediterráneo un auténtico lago helénico, jalonado de establecimientos propios a lo largo de todas sus orillas. Sin embargo, es muy posible que en el inicio de este fenómeno estuviese la arriesgada aventura de unos pocos, que decidieron probar fortuna lejos de una patria que no proporcionaba las expectativas suficientes para una supervivencia digna.

Resulta así muy difícil imaginar que grupos ya más organizados y con las bendiciones oficiales del santuario de Delfos se adentraran hacia lo desconocido sin unas informaciones previas. Informes obtenidos quizá de relatos inconclusos y poco precisos, pero lo suficientemente alentadores como para impulsar la salida continuada de esta clase de expediciones. A este tipo de contactos y viajes esporádicos que debieron preceder a la acción colonial más duradera y organizada se le ha venido a denominar *precolonization-trade,* con la idea de incluir bajo esta rúbrica todo el conjunto de viajes aventurados, muchos de ellos posiblemente experiencias individuales o en grupos muy reducidos, que con intrepidez y arrojo decidieron emprender la singladura.

Se incluyen en este capítulo viajes afortunados como el del célebre *Coleo* de Samos, que, desviado por los vientos de su camino hacia Egipto, alcanzó las costas del entonces mítico reino de Tartesos y regresó desde allí a su patria cargado de innumerables riquezas, una décima parte de las cuales se empleó en la dedicatoria de un magnífico caldero de bronce sobre un trípode a la diosa Hera en el templo local de la isla de Samos. La acción, o al menos su posible fundamento histórico, por ligero que éste sea, se sitúa en torno a mediados del siglo VII a. C.

Aventuras menos conocidas pero de un carácter similar debieron ser también las de un tal Midácrito, quien según una breve noticia de Plinio fue el primero que llevó al oriente un cargamento de estaño procedente de las famosas y también míticas islas Casitérides, situadas con seguridad en un punto más lejano de las columnas de Heracles; o la del masaliota Eutímenes, quien hacia el 530 a. C. penetró en el Atlántico y fue costeando toda la costa occidental de Africa hasta un punto que resulta



Embarcación comercial fenicia representada en un bajorrelieve del siglo I a. C. (Museo Nacional de Beirut)

difícil determinar. Esta serie de tentativas debieron sin duda abundar, aun a pesar del escaso número de las mismas que han sido reflejadas por escrito o de las que se ha conservado alguna noticia fidedigna.

Muchas de ellas debieron concluir en fracasos, y no fueron pocos los aventureros anónimos que aun regresando con vida de su viaje, y con referencias —incluso de valor— para futuras navegaciones, como la presencia de determinados accidentes geográficos relevantes para el marino o la existencia de determinadas corrientes favorables, no han dejado inscritos sus nombres en la tradición histórica. Obra sin duda de algunos de estos capitanes y marinos, o al menos basados en ellos de forma fundamental, son los denominados *Periplos.*

Se trataba en esencia de un relato destinado a marineros, dado que se describían en él los principales accidentes costeros así como todos aquellos rasgos o características de los respectivos países —limitados siempre a las franjas costeras— que podían resultar relevantes para un navegante. La mayoría de ellos debió adoptar el rígido estilo de un mero diario de a bordo sin ningún tipo de pretensiones de estilo, a pesar de que los pocos que han sobrevivido, bien es verdad que a través de un complicado proceso de copias y reelaboraciones, presentan una cierta elaboración literaria. Uno de los más célebres es un periplo masaliota contenido en la célebre *Ora marítima* del poeta latino del siglo IV d. C. Rufo Festo Avieno.

En él se describen el litoral atlántico desde Gibraltar hasta un punto septentrional difícil de determinar, y el litoral mediterráneo desde el mismo punto —Gibraltar— hasta Marsella, patria factible de su autor. A lo largo de su contenido se deja ver ya un interés descriptivo que va mucho más allá del mero esfuerzo de orientación marinera. Probablemente se trata básicamente de un centón construido a base de estratos diversos, una especie de mosaico de pasajes seleccionados a partir de una rica y compleja tradición histórico-geográfica de la que Avieno habría recopilado en conjunto partes diferenciadas para dar a su obra una apariencia unitaria. Sin embargo, a pesar de los adornos literarios no se enmascara del todo la impronta del periplo original que está en la base del poema. Los recursos expresivos de localización y el esquema de catalogación son los propios de esta clase de obras,

donde se refieren puertos y distancias marinas.

Existen ciertas desigualdades evidentes en el tratamiento de la información sobre las dos vertientes de la obra —la atlántica y la mediterránea— debidas a la propia naturaleza de su procedencia. Las noticias sobre la Europa noroccidental proceden muy probablemente de las referencias oídas a los comerciantes del reino de Tartesos que frecuentaban los puertos septentrionales en busca del estaño y del ámbar. Por el contrario, toda la información sobre la vertiente mediterránea proviene del testimonio *autópico* —fruto de su propia contemplación— de los navegantes masaliotas. Existe igualmente un sorprendente contraste entre la riqueza de informaciones acerca de Tartesos y la breve y somera referencia a toda la zona del Estrecho.

Esta circunstancia coincide sin duda con el cierre del Estrecho a la navegación griega por parte de los cartagineses, que comenzaron a convertirse en una de las grandes potencias del Mediterráneo hacia finales del siglo VI a. C. Como alternativa se buscó una ruta terrestre que llevaba en cuatro días de camino desde la desembocadura del Tajo hasta Tartesos, y desde aquí en cinco días más se llegaba por fin al puerto mediterráneo de Mainake. Otra de las alternativas para la continuidad del comercio atlántico evitando el paso por el Estrecho la constituía también la ruta terrestre al norte de los Pirineos, de la que también nos informa la *Ora maritima.* Siete días era la duración del viaje por tierra desde el golfo de Gascuña hasta el de León, siguiendo el curso inferior del Garona.

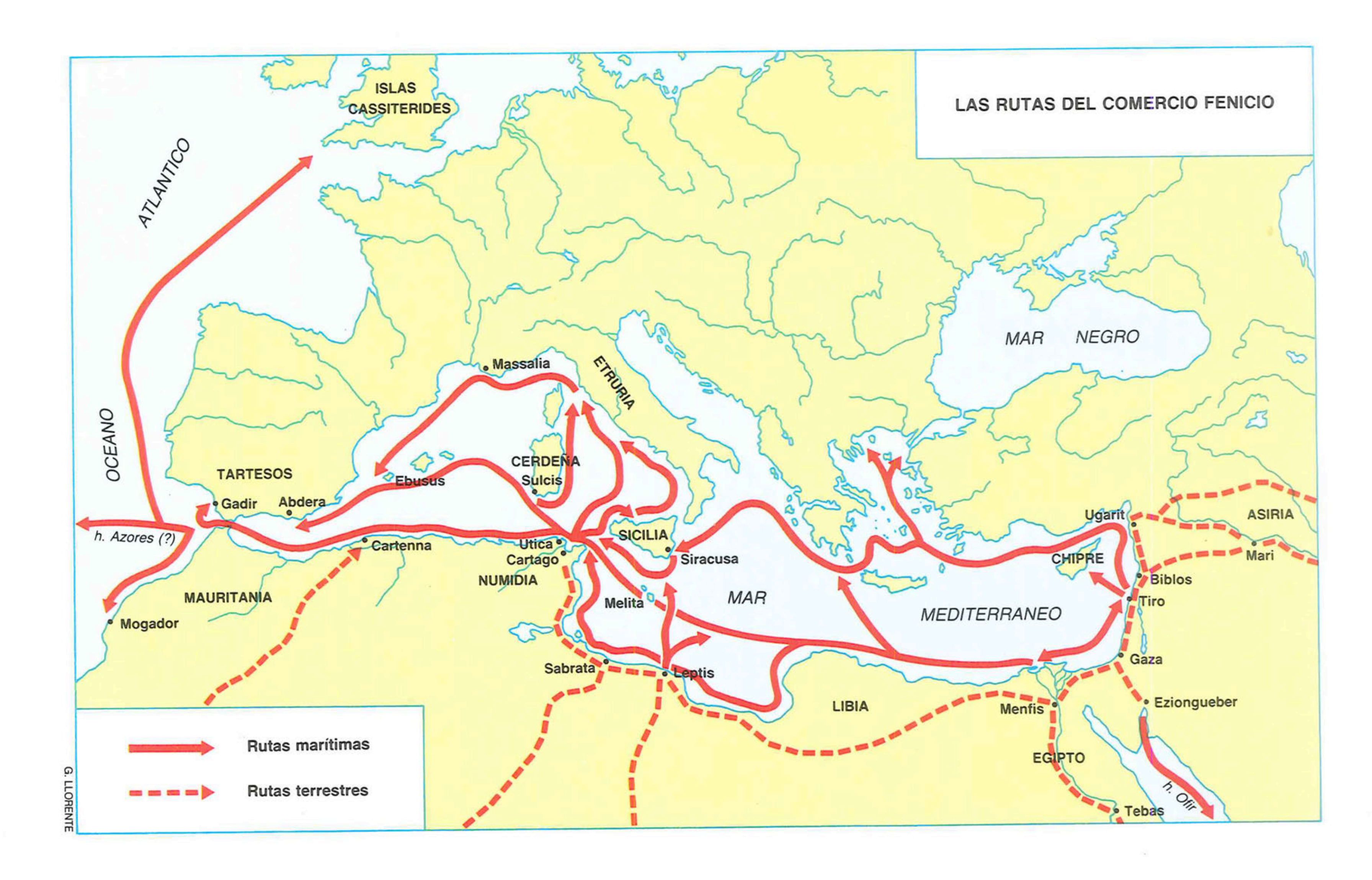
No fueron en efecto ajenos a las rutas terrestres, siguiendo eso sí casi siempre el curso de grandes ríos, los atrevidos y emprendedores comerciantes griegos. Si bien es cierto que la mayor parte de su actividad se desplegó fundamentalmente por mar, una vez establecida la red de colonias y factorías por todas las costas del litoral mediterráneo, algunos avezados aventureros se internaron tierra adentro. Esta es la gran laguna en la información de los *Periplos,* en busca de nuevos mercados con los reinos indígenas del interior, que se mostraron desde muy temprano ávidos y receptivos a todos los productos griegos. La presencia de objetos griegos en el corazón de la Galia, como la muy conocida crátera de Vix, cuyo solo transporte desde la costa sur de Massalia debió constituir toda una odisea, dado su enorme tamaño —164 × 149 cm. y un peso de 208 kg.—, es un claro testimonio de la distancia que alcanzó en ocasiones este comercio a unos 500 kilómetros de la costa.

De igual forma, este avance griego hacia el interior con una finalidad comercial queda también probado por la presencia de santuarios helénicos erigidos en localidades indígenas, como es el caso de la ciudad de Garaguso en el interior de Lucania, al sur de Italia. Un dramático testimonio de uno de los intentos fallidos de estos emprendedores viajeros fue el constituido por el hallazgo de los signos del naufragio de un pequeño bote, conteniendo los restos de un esqueleto y 15 vasos de bronce completos, en Peschanove, a unos 200 kilómetros de Kiev y a una distancia de 350 de la costa del mar Negro. Con la aquiescencia de los reyezuelos locales y a lo largo de las grandes vías fluviales europeas, los comerciantes griegos llevaron hacia el interior de las tierras sus productos en viajes largos y arriesgados, cuyo resultado final, a la luz del testimonio antes aducido, no fue siempre el esperado de una buena ganancia y la apertura de un nuevo mercado en un horizonte cada vez más alejado.

La expedición militar

Relacionada muy de cerca con el objetivo comercial, y a veces en tan estrecha conexión que resulta difícil de diferenciar, está la expedición con objetivos militares. Ya en los primeros tiempos de la Edad del Bronce en que circulaban por el Mediterráneo oriental esquifes y pequeños navíos, la distinción entre actividades comerciales y la *razzia* de piratería y saqueo debió ser siempre problemática. Es muy probable, en efecto, que una buena parte de las grandes riquezas que adornan las vitrinas de la sala micénica en el Museo Nacional de Atenas, procedentes de las tumbas de sus reyes y príncipes, provenga del botín y la rapiña más que de la pura operación de intercambio comercial.

De hecho, se ha señalado en repetidas ocasiones cómo la saga de la guerra troyana podría tener como único fundamento histórico una llana y simple operación de saqueo llevada a cabo por una coalición de reyezuelos micénicos en una zona próspera y rica, como podía haber sido la zona de los estrechos. Algunos mitos célebres como el de los Argonautas mezclan, en efecto, un objetivo *comercial,* como pudo haber sido la consecución final del vellocino de oro, con una verdadera expedi-


LAS RUTAS DEL COMERCIO FENICIO
ISLAS CASSITERIDES
ATLANTICO
OCEANO
h. Azores (?)
Mogador
MAURITANIA
TARTESOS
Gadir
Abdera
Cartenna
Ebusus
Massalia
ETRURIA
CERDEÑA
Sulcis
Utica
Cartago
NUMIDIA
SICILIA
Siracusa
Melita
Sabrata
Leptis
LIBIA
MAR
MEDITERRANEO
MAR NEGRO
CHIPRE
Ugarit
Biblos
Tiro
Gaza
Eziongueber
Menfis
EGIPTO
Tebas
h. Ofir
ASIRIA
Mari
Rutas marítimas
Rutas terrestres
G. LLORENTE

ción naval a los confines del mundo habitado. En la *Odisea* homérica quedan reflejados algunos ecos de esta clase de situaciones: aventureros, como el propio Odiseo finge en su relato al porquerizo Eumeo, que se lanzan hacia tierras ricas en busca del correspondiente botín.

En toda la actividad colonizadora y comercial de los foceos se resalta por parte de Herodoto su utilización para estas empresas de navíos de guerra en lugar de barcos mercantes. Sin duda, los emprendedores aristócratas foceos eran conscientes de las dificultades que conllevaba cualquier actividad en las lejanas aguas del Mediterráneo occidental, y por tanto del carácter militar que revestían sus operaciones. Ese mismo carácter mixto debieron revestir, como ya se ha señalado, las expediciones egipcias hacia el sur en busca de materias primas y productos exóticos.

Sin embargo, y dando ya por sentada la implicación de unas empresas con otras en un mundo en el que los diversos sectores de la actividad se hallaban poco delimitados, las expediciones militares de conquista significaron a lo largo del mundo antiguo una de las mejores ocasiones de viajar y conocer tierras extrañas. Toda conquista inicial o cualquier avance hacia otro territorio ya suponía un hito en esta dirección, y desde luego toda la historia antigua está repleta de guerras y conflagraciones como para que podamos especificar aquí los pasos dados por unos y otros. Sin embargo, hubo algunas empresas de gran envergadura que tuvieron gran transcendencia en la expansión de los horizontes del mundo conocido y en la ampliación de sus fronteras, hasta límites situados más allá de lo imaginado unos decenios antes.

Dejando a un lado las experiencias coloniales fenicia y griega, a las que de forma sumaria ya hemos hecho referencia, los dos grandes acontecimientos que hicieron época en este sentido fueron esencialmente la expedición de Alejandro Magno a finales del siglo IV a. C. y todo el proceso de la conquista romana iniciado a partir del siglo III a. C. Tanto un fenómeno como el otro significaron la apertura de nuevos territorios para el conocimiento geográfico, elaborado por los griegos y cultivado —aunque en menor escala— y transmitido a nosotros por los romanos.

La expedición de Alejandro tuvo todos los ingredientes de una auténtica aventura. Un joven príncipe, imbuido de ideales y sueños de conquista casi ilimitados, se avalanzó hacia una carrera sin meta aparente en la que todo horizonte constituía una nueva llamada a superarlo en las jornadas siguientes. La larga duración del viaje —diez años— y las enormes distancias recorridas —casi unos 20.000 kilómetros— nos dan una idea de las dimensiones de la hazaña. En un artículo publicado en la célebre revista *Paris Match*, el escritor francés Roger Peyrefitte escribía *j'ai compris pourquoi le conquérant était mort d'epuisement* —comprendí por qué el conquistador murió de agotamiento— tras haber recorrido el mismo itinerario, pero con la salvedad importante de haber hecho las más largas etapas en avión.

A la cabeza de un enorme ejército de 50.000 hombres, Alejandro emprendió la marcha hacia Oriente, dispuesto a enfrentarse a un gran Imperio como el persa, y dispuesto también a abrir nuevos caminos más allá de sus fronteras. Como nos recuerda Paul Pédech, Alejandro no era sólo un excelente capitán, sino un espíritu abierto y curioso que incluía en su cuartel general a filósofos, sabios e ingenieros, y que no se había implicado en esta inmensa aventura sin haberse informado con antelación acerca de los países por los que pensaba atravesar.

Sin embargo, son quizá demasiadas las palabras que se han escrito sobre el conquistador y sus motivaciones, dejando un poco en la oscuridad, ciertamente por una imperiosa necesidad histórica de primacía, a las grandes masas de gente que lo acompañaban y que soportaron a diario las penalidades y numerosos inconvenientes de tan largo viaje. La mayor parte de los hombres que le siguieron eran rudos montañeses balcánicos, que a pesar de no saber con exactitud hacia dónde o por qué partían, fueron animados de una extraordinaria energía y de un coraje sin par que les dio fuerzas para resistir la larga caminata. Algunos de ellos hicieron a pie los 18.000 kilómetros, y la gran mayoría más de 6.000. Sin duda confiaban en sus dirigentes, al menos en un principio, y mantenían la firme esperanza de obtener un buen partido de su experiencia.

Creían firmemente en su superioridad sobre unos bárbaros a los que desconocían, y tenían la seguridad de caminar sobre seguro por unas rutas conocidas. El sentimiento optimista generalizado quizá no contó —tal y como es frecuente que ocurra a modo de defensa psicológica— con las encarnizadas campañas, los largos días de marcha, las enfermedades, las heridas, la sed, el agotamiento, el frío de las inhóspitas estepas del Asia



Las peripecias literarias de Ulises, al que aquí vemos amarrado al mástil de su barco para no ser atraído por las sirenas, son buena muestra del conocimiento que del Mediterráneo tenían los comerciantes y curiosos viajeros griegos (Museo Británico, Londres)

central... Todo un sinfín de contrariedades que debieron convertir para muchos el viaje en una verdadera pesadilla sin un final a corto plazo.

Aún a pesar de lo dicho no hemos de imaginar la marcha del macedonio como un simple ejército regular en ruta. Acompañaba a la gran expedición todo un tropel heterogéneo y variopinto compuesto de adivinos, sabios e intelectuales, atletas, artistas, mujeres y niños, artesanos, comerciantes, banqueros y todo el oscuro mundo de proxenetas, usureros y prestamistas. En total se ha supuesto que podían alcanzar una cifra similar a la de los propios combatientes, haciendo de todo el conjunto —cerca de 100.000 personas— una verdadera ciudad en movimiento. Resulta tentador imaginar, y quizá ciertamente no difícil de hacerlo, la vida cotidiana de estas gentes en un continuo desplazamiento, viviendo las incertidumbres de la batalla, las largas jornadas de viaje, los días de *impasse* a la espera de alcanzar nuevos objetivos, y el encuentro casi continuado con tierras y gentes desconocidas, una parte de las cuales —por necesidades de renovación de la tropa o de las energías y deseos de los propios soldados— debió ir quedando integrada en tan singular comitiva. Debemos tener presente, aunque no sea éste el lugar de pasar revista a las diferentes campañas, la actividad constructiva y fundadora de Alejandro, que no se limitaba en modo alguno a la mera captación de botín. Muchos de los componentes de la expedición hallaron un nuevo y definitivo hogar en estas tierras, mediante la continua fundación de colonias militares y ciudades, cuyos principales componentes étnicos fueron sin duda los macedonios.

La intensidad de las campañas, la propaganda desplegada por la cancillería real que combinaba el espíritu de armonía internacional con el papel de liberador, y la emotividad de fundaciones y actos simbólicos como la destrucción de Persépolis, debieron dejar una impronta indeleble en la práctica totalidad de los expedicionarios, convirtiendo su aventura en una experiencia vital inolvidable. Todo ello sin pasar por alto esa sensación inevitable que produce el raro privilegio de ser los primeros en pisar algunas tierras y países hasta entonces jamás visitados.

Las consecuencias de esta aventura fueron inmensas en casi todos los órdenes. Por lo que respecta a nuestro interés, abrió nuevos caminos a unos espacios antes ignotos y desafiantes, y dio una nueva dimensión al mundo habitado, la *oikoumene,* que tuvo su correspondencia en una sensación también

nueva para los propios griegos. La experiencia vivida trascendía mucho más allá de la mera franja costera de los periplos o de los valles fluviales conocidos y recorridos de antaño. Se trataba ahora de toda la inmensidad de esta superficie terrestre con toda la complejidad de su relieve, de sus paisajes y de sus habitantes. Como ha señalado el ya mencionado Pédech, *una visión continental del mundo reemplazaba ahora la visión mediterránea de toda la geografía anterior.*

Todo un cambio, en fin, de perspectivas en la concepción del mundo, que inmediatamente iba a reflejarse en los tratados de sabios y filósofos. De hecho los propios historiadores de Alejandro, Calístenes, Aristóbulo y Onesícrito, dedicaron un buen espacio de sus respectivas obras a la pura descripción geográfica, fruto sin duda del asombro y la admiración causados por el descubrimiento de las nuevas extensiones. Las altas mesetas del Irán, los grandes desiertos del Asia central y todo un nuevo continente como la India debió sorprender de forma notable al espíritu inquisitivo de tantos griegos viajeros.

Tras la muerte de Alejandro y el surgimiento de los nuevos reinos helenísticos no desapareció ni con mucho el afán conquistador ni el deseo de ir todavía más lejos. Así el primero de los Seleúcidas, Seleuco I, amplió todavía más el conocimiento de Asia hacia el norte y el este. Algunos de sus oficiales llevaron a cabo empresas de reconocimiento o exploración, como Demodamante, que franqueó el río Yaxartes y se adentró en la estepa turania; Patroclo, encargado de explorar las riberas del mar Caspio con el objetivo de estudiar la posibilidad de transportar las mercancías de la India hasta el mar Negro por vía acuática, o la misión diplomática de Megástenes hasta la India, revelando al mundo griego la increíble llanura del río Ganges, donde se hallaba la capital del reino maurya de Chandragupta, a cuya corte había sido enviado.

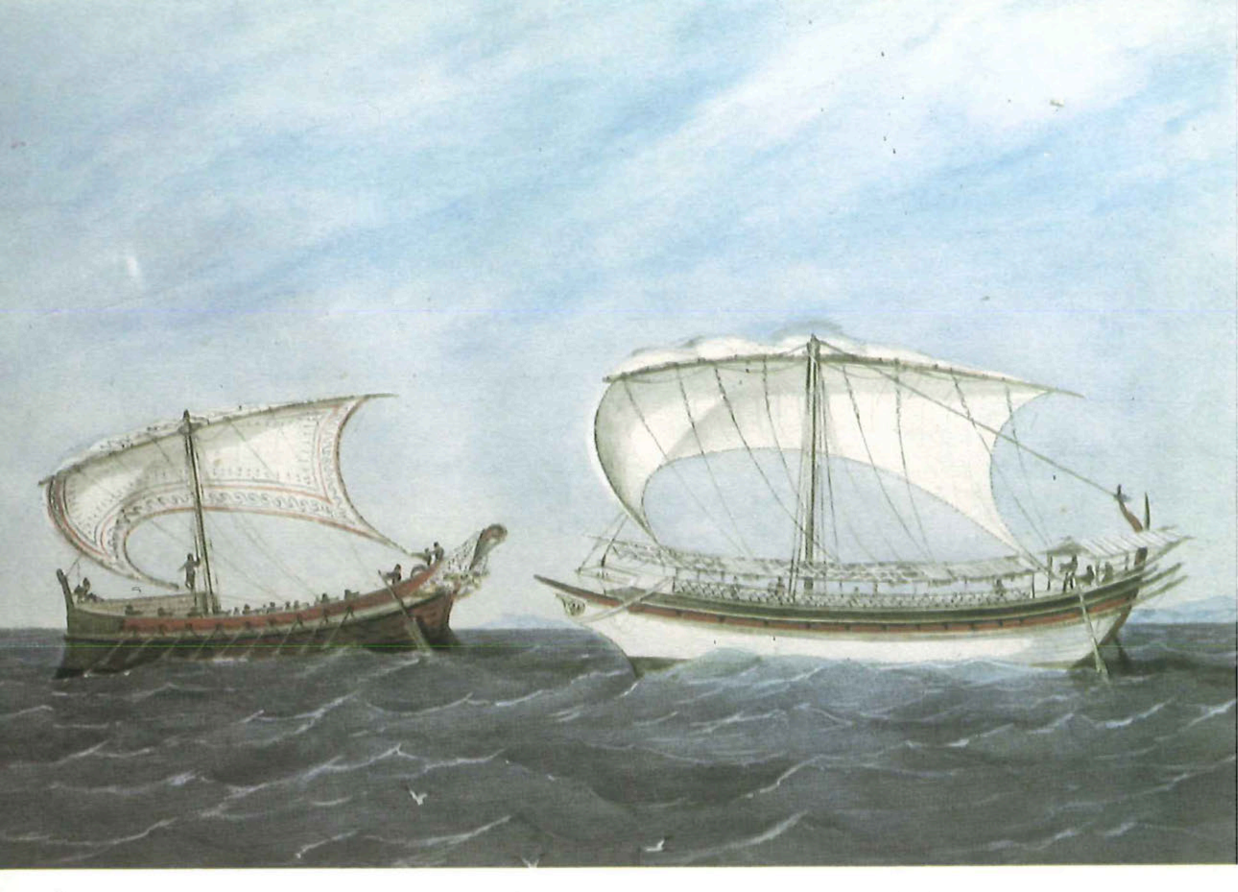
Gracias a sus noticias, el conocimiento del mundo se extendió casi 1.800 kilómetros más allá del lugar hasta donde había llegado Alejandro. En Egipto, bajo la dinastía tolemaica también se llevaron a cabo grandes expediciones hacia la orilla oriental del mar Rojo, como la que emprendió Aristón bajo las órdenes de Tolomeo II, o hacia el interior del continente africano como las que realizaron Filón y Dalión, alcanzando pueblos exóticos que se alimentaban de granos y raíces y que vivían rodeados de animales curiosos como la jirafa o el rinoceronte.

El otro gran acontecimiento histórico fue, como se ha dicho, la acción de conquista iniciada por las legiones romanas casi de forma sistemática a partir del siglo II a. C. Toda la Europa occidental quedó así integrada también de pleno en la *oikoumene,* y se avanzó de forma notoria en el continente africano, hacia la zona del Maghreb. El Extremo Oriente entró en contacto, bien sea de forma esporádica y a través de intermediarios, en el mundo romano, haciendo por vez primera del mundo antiguo un conjunto de mares y tierras que iba bastante más allá de la cuenca mediterránea.

Para Occidente vino a significar algo similar a lo que había supuesto la expedición de Alejandro para el Oriente, ya que quedaron accesibles a partir de entonces a los viajeros y geógrafos griegos el interior de la Península Ibérica, de la Galia o de Britania, que hasta entonces eran sólo el *hinterland* inhóspito de unas franjas costeras reconocidas. La presencia de personajes de la talla de Polibio o Posidonio acompañando a las legiones en su avance por estos territorios, significó que, aun a pesar de las graves pérdidas sufridas, podamos seguir todavía hoy la minuciosa descripción de tierras y gentes, dejada por la perspicacia y la capacidad de observación de estos autores.

Algunos como el propio César supieron aunar felizmente el genio militar con el talento literario y un cierto sentido de la crónica, para dar cuenta de sus mismas andanzas. Las audaces empresas de los primeros emperadores hacia el interior de Centroeuropa chocaron siempre con el obstáculo imponente que suponían los inmensos bosques que cubrían estas regiones. Ya en el año 75, un cónsul romano que guerreaba contra los dardanios y llegó hasta el curso medio del Danubio, no se atrevió a franquearlo por el temor que las sombrías forestas de la Dacia debieron inspirar en sus hombres. Augusto situó allí la frontera del Imperio tras sus operaciones en Panonia.

A lo largo de sus orillas, pero siempre en la margen derecha, se escalonaban las provincias de Retia, Nórico, la ya mencionada Panonia y Moesia, con sus correspondientes colonias, ciudadelas fortificadas y municipios. Sin embargo, sólo en el 101 d. C. Trajano franqueó el río en su campaña contra los dacios, que supuso a la postre la conquista de la meseta de Transilvania y la llanura de Valaquia, pasando ambas a constituir la provincia de Dacia. Ya en la segunda parte del siglo II d.C., el emperador Marco Aurelio llevó a cabo también campañas en las regiones de Bohemia y



Embarcaciones griega y etrusca (lámina del Museo Naval de Madrid)

Moravia contra Quados y Marcomanos. Si a ello añadimos las campañas que bajo Augusto llevaron a las legiones romanas a penetrar en Germania, alcanzando incluso las regiones del sur de Escandinavia, podemos obtener una idea de hasta qué punto toda la Europa central pasó a integrarse, aunque, eso sí, no de pleno, también en el mundo conocido y *civilizado.*

Por lo que respecta al Oriente, hubo también algunas expediciones militares que alcanzaron lugares y países poco conocidos hasta entonces, como es el caso de Armenia tras las campañas de Lúculo, Pompeyo y Antonio. La península arábiga fue conocida también en su interior tras la penosa campaña de Elio Galo en los años 25-24 a. C., y se tomó contacto con pueblos como los Nabateos o los Sabeos, así como con su importante tráfico caravanero. En Africa también se hicieron tentativas, algunas con éxito, de penetración hacia el sur en la zona occidental del continente. Así, la expedición de Cornelio Balbo en el año 19 a. C., que en su campaña contra los garamantes llegó hasta el Fezzan, o la de Suetonio Paulino que en el año 41-42 d. C., franqueó el Atlas hasta la hamada de Guir, o finalmente el viaje de una duración de cuatro meses de Julio Materno hacia el año 85 d. C., que le llevó quizá hasta el Sudán nigeriano.

La milicia fue siempre en el mundo antiguo una buena ocasión para viajar a tierras lejanas. El empleo de mercenarios es una práctica que aparece atestiguada desde muy temprano en la historia, y tanto los grandes Imperios como las potencias de menor entidad utilizaron este potencial humano de combate, que bien por escasez de sus propias filas o por la probada cualidad de los elementos empleados, constituyó siempre un importante contingente de los ejércitos de la Antigüedad. Los griegos fueron utilizados por los grandes Imperios del Próximo Oriente, como Babilonia o Egipto.

Así, un hermano de la poetisa Safo, llamado Antiménidas, prestó sus servicios en Babilonia quizá en los primeros años del siglo VI a. C., y soldados griegos tomaron parte en las campañas egipcias del faraón Psamético, de la dinastía Saita, en los años finales del siglo VII a. C. También hubo griegos en las filas del ejército persa, tanto en su invasión de Egipto en el 525 a. C., como en fechas posteriores, cuando se enfrentaron a gentes de su

misma raza. Incluso en Palestina parecen haberse hallado también huellas arqueológicas que permiten detectar la presencia de un número considerable de ellos en los restos de una fortaleza situada entre Jaffa y Ashod.

Durante el período helenístico, esa presencia fue casi una constante en los grandes ejércitos de los monarcas del momento. Sabemos incluso de algunos que llegaron a alcanzar altos cargos en el ejército real, aunque su lealtad siempre estaba presta a ceder a las pretensiones del mejor postor, siendo frecuentes las defecciones y traiciones de uno a otro bando. Sin embargo, fuera de los casos aislados que conocemos del período arcaico, o de los ya más numerosos y frecuentes del período helenístico, destaca por encima de todos la asombrosa expedición emprendida por todo un ejército de mercenarios griegos en la última parte del siglo IV a. C. para ayudar a uno de los pretendientes al trono persa.

La campaña fue un fracaso estrepitoso, y toda la tropa hubo de emprender un penoso y largo regreso atravesando toda la parte oriental del Asia Menor hasta llegar al mar Negro. La hazaña que se conoce con el nombre de *Anabasis* o regreso de los diez mil, la conocemos con cierto detalle gracias a la narración de uno de sus componentes, el historiador griego Jenofonte. A lo largo del relato quedan patentes las enormes dificultades que acarreaba un viaje prolongado a lo largo de territorios hostiles o desconocidos, atravesando pueblos y gentes cuya actitud no era siempre ni con mucho favorable.

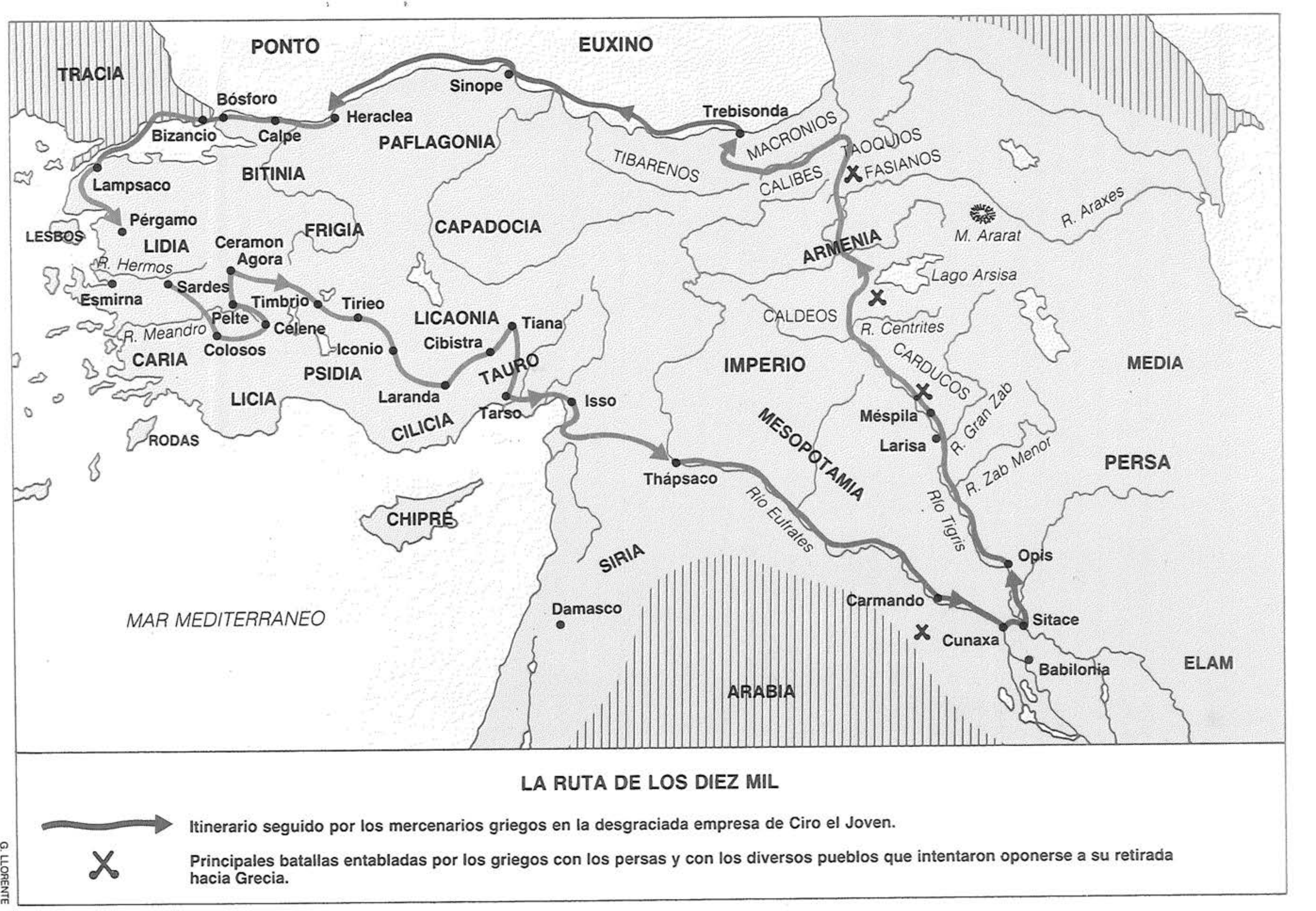
Actividades de gobierno

Otro de los motivos para viajar en el mundo antiguo lo proporcionaron las actividades de gobierno de los grandes Imperios o de las poderosas monarquías helenísticas, que pusieron en marcha todo un juego diplomático que hacía trasvasar embajadores y legados de una parte a otra con cierta frecuencia. De hecho los primeros carruajes y las primeras calzadas que pueden recibir un nombre tal se realizaron con vistas a facilitar el transporte de dignatarios y altos oficiales de un punto a otro del reino. Cuando en el Próximo Oriente comenzaron a aflorar los grandes Imperios, empezó a ser normal el tráfico de oficiales, correos y administradores desde la capital a sus diversos distritos o provincias.

En torno al 2300 a. C., fue introducido el caballo en estas regiones como animal de tiro, y en pocas décadas se habilitó también un tipo de vehículo, más ligero que el que se utilizaba para la carga y el transporte de mercancías, para el traslado de reyes, príncipes y altos dignatarios de la corte. Un gran Imperio como el persa, modélico en muchos aspectos organizativos, llegó a construir grandes rutas que comunicaban las zonas más apartadas del territorio con la capital. Se hizo así una gran vía terrestre que desde Susa, la capital, llegaba hasta Sardes, en el Asia Menor, conocida después con el nombre de *camino real.* Es probable incluso que también en Imperios anteriores, como el hitita, existieran algunas vías bastante más modestas que ponían en contacto la capital, Hattusas —en pleno corazón de Anatolia—, con algunos santuarios cercanos.

Todo estaba a su favor dentro de las limitaciones de los tiempos y de la precariedad general de los medios con los que se contaba. Así, junto a los medios de transporte más adecuados y con las más logradas comodidades —los carros que aparecen en las pinturas murales micénicas constituyen una muestra de ellos—, se mantenían los caminos por los que transitaban, en un mundo en el que la pavimentación de las vías terrestres fue casi inexistente. Finalmente, se cuidaba de su descanso y seguridad, proporcionando los alojamientos intermedios necesarios para el reposo, y la protección suficiente para alejar a bandidos y salteadores, que constituían la plaga habitual para cualquier atrevido viajero que no dispusiera de tales medios. Tanto en Creta como en la Grecia micénica se han encontrado restos de pavimentaciones, que ponían en comunicación los principales centros de gobierno con sus dependencias portuarias o con los núcleos más próximos de los alrededores.

Sabemos también que algunos gobernantes mesopotámicos como Shulgi, rey de Ur en el último siglo del tercer milenio a. C., establecieron a lo largo de las rutas asentamientos fortificados, cuya finalidad al parecer no era otra que el mantenimiento de albergues gubernamentales dispuestos para el descanso de los viajeros. En la ciudad de Lagash parece haber funcionado también un sistema similar, que proporcionaba el lugar de reposo y la ración de comida suficiente para otra larga jornada de viaje. Sin duda, se trataba de facilitar el traslado de quienes en estos momentos viajaban por encima de todos los demás: administradores, correos y personal del ejército, además de algunos comerciantes, que posiblemente eran igualmente admitidos en este



LA RUTA DE LOS DIEZ MIL

Itinerario seguido por los mercenarios griegos en la desgraciada empresa de Ciro el Joven.

Principales batallas entabladas por los griegos con los persas y con los diversos pueblos que intentaron oponerse a su retirada hacia Grecia.

G. LLORENTE

tipo de instalaciones. Es también probable que estas dependencias hicieran las veces de posta y relevo de monturas en el caso de los más altos oficiales que viajaban en carruajes.

Aparentemente, sólo una de estas instalaciones ha sobrevivido hasta nosotros, y no en el Oriente sino en la isla de Creta. En torno al 1500 a. C., se erigió un pequeño edificio situado en las proximidades del palacio de Cnosos, sobre la misma vía de acceso desde la costa sur de la isla. El nivel inferior de los dos que presenta el edificio parece que estaba dedicado a almacenes y cocinas, mientras que en la planta superior estaban las dependencias destinadas al alojamiento propiamente dicho, con una amplia sala decorada con un friso, pintado a base de flores y pájaros. Incluso contaba con una especie de bañera, en la que debían refrescarse los viajeros tras el fatigoso viaje a lo ancho de la isla antes de ser recibidos en el palacio.

Estos albergues gubernamentales formaban también parte de un rudimentario sistema postal, utilizado únicamente por correos oficiales. Sin duda los más avanzados en este terreno fueron de nuevo los persas, quienes aprovecharon la red de vías ya trazadas por sus antecesores, los asirios. Y ello con el fin de facilitar el rápido movimiento de tropas y mensajeros entre la capital y los territorios circundantes.

Para esto contaban con una especie de *itinerarios* que indicaban los nombres y marcaban las distancias, las mejoraron y extendieron para los mismos fines. El ya mencionado *camino real* transcurría a lo largo de casi 2.500 kilómetros y estaba jalonado de albergues y tabernas a intervalos fijos, dependiendo de las posibilidades del terreno, de unos 150 kilómetros de longitud. Contaba además con fuertes en los puntos estratégicos, que garantizaban su protección e incluso de trasbordadores para el cruce de los ríos.

Parece que el promedio de duración de un viaje a lo largo del mismo se estimaba en unos tres meses, a razón de unos 28 kilómetros diarios. Sin embargo el servicio oficial persa, organizado de forma eficiente en etapas sucesivas, podía realizarlo en una quinta parte de lo estimado. Por él circulaban los que los griegos denominaron *harmamaxa,* una especie de carromato cerrado sobre cuatro ruedas, que podía combinar la elegancia y la velocidad del carruaje con la capacidad de carga de un carromato. Parece que uno de sus usos más frecuentes era el traslado del harén, dado que podía cerrarse a la vista por los lados a base del uso de una especie de cortinas.

A lo largo del viejo mundo griego apenas circuló este tipo de gentes, dada la pequeñez de los Estados y lo reducido de sus sectores gobernantes, compuestos casi por norma por los propios ciudadanos más que por profesionales de la política o de la administración. Las relaciones internacionales se limitaban además a la celebración de los grandes festivales panhelénicos o a las casi continuadas declaraciones de guerra entre unos Estados y otros. El vecino era frecuentemente el peor de los enemigos, y no resultaba por tanto muy prometedor aventurarse fuera de las propias fronteras a no ser que se fuera investido de las bendiciones que otorgaba a la vista de casi todos el ser portador de una tregua sagrada.

Por el contrario, durante el período helenístico, con la proliferación de cancillerías y el inicio de una política internacional muy activa y compleja —que todavía se complicó mucho más con la entrada de Roma en el juego—, los embajadores y legados recorrían casi de forma continuada todo el ámbito territorial del mundo habitado, disfrutando de las ventajas que su posición les proporcionaba, pero al mismo tiempo a riesgo de caer en manos del enemigo. Una intensa vida diplomática se desarrolló por doquier, con viajes continuos hacia Roma, lugar donde debían dirimirse las disputas entre unos Estados y otros, o final de una peregrinación en busca de apoyo o perdón por errores pasados.

La peregrinación religiosa

Con el advenimiento del Imperio y el dominio casi absoluto de Roma sobre el orbe, esta actividad diplomática se trocó por el ir y venir incesante de los magistrados romanos que acudían desde Roma a las provincias, o desde las capitales de éstas hasta los distritos circundantes. La magnífica red viaria romana, que comunicaba prácticamente todos los municipios del Imperio, facilitaba estos traslados de un lugar a otro y el sistema de villas de carretera y puestos de guardia aseguraba la práctica cotidiana de los mismos. Y si ya la política exterior romana no propiciaba el trasiego de legaciones de unas cancillerías a otras, dado su predominio sobre todo el orbe, todavía se enviaron embajadores, con rango más o menos oficial, hasta puntos tan apartados como la misma China. Esto parece que sucedió en tiempos del emperador Marco Aurelio, en concreto hacia el año 166 d. C., a juzgar

Delfos, gran centro de atracción en Grecia. Arriba, acceso al templo; obsérvese al fondo el Tesoro de los Atenienses. *Abajo, santuario de Atenea, con el* tholos *(construcción circular) en el centro, siglo* IV *a. C.*

por una noticia china en la que se alude al acontecimiento.

La religión fue en el mundo antiguo un terreno en el que se imbricaban de forma compleja el aspecto público y el privado. Sin duda constituía un medio de integración social y hasta *política,* pero también solventaba las cuitas particulares que han trastornado al individuo humano desde el principio de los tiempos. De esta forma entramos de lleno en un campo donde no resulta nada fácil deslindar lo estrictamente particular, que emanaba de las necesidades íntimas y personales de cada cual, de los requerimientos de una vida social muy intensa que empujaba a las gentes hacia manifestaciones de carácter colectivo con una frecuencia notoria. Hay que recordar que casi un tercio del total del calendario estaba dedicado a fiestas y celebraciones religiosas, lo que convertía a la vida pública griega en una prolongación más de la vida privada de cada uno.

Dentro de esta perspectiva hubo fundamentalmente tres clases de motivaciones que impulsaron a viajar a los hombres del mundo antiguo. Por un lado estaba el deseo habitual de acudir a las grandes manifestaciones panhelénicas que con una frecuencia fija tenían lugar en los grandes santuarios: Delfos, Olimpia, Nemea, Dodona... La vida cotidiana de los campesinos no estaba precisamente marcada por la variedad, y no era cuestión de dejar pasar de lado una gran ocasión como ésta en la que, a la par que se cumplían los rituales determinados, se estimulaba la relación social, se rompía la monotonía diaria y se fomentaba el orgullo patrio en las competiciones y concursos de unos Estados con otros. Sabemos que acudían grandes masas a estos festivales, procedentes de casi todos los rincones del orbe griego e incluso de zonas ajenas al mismo. Monarcas de países *bárbaros* como Frigia y Lidia acudieron con sus ofrendas a estos santuarios, y es muy probable que su prestigio tan duradero hiciera extender el deseo de visitarlos entre gentes ajenas al helenismo.

Otro importante motivo de viaje lo constituía la búsqueda de consejo e información que proporcionaban los oráculos, especialmente aquéllos con más prestigio, como el de la pitia délfica o el de Dodona en el noroeste de Grecia. La enorme importancia que cobró este tipo de manifestaciones en la vida diaria, y hasta en la institucional —apenas se tomaba una determinación de importancia sin consultar al oráculo—, debió incitar a la visita frecuente a alguno de estos lugares. Las propias leyendas griegas se hacen eco de un hecho probablemente real como debió ser el viaje desde puntos apartados de la Hélade para llevar a cabo la decisiva consulta al oráculo.

Por fin, también debió jugar un papel determinante el ansia de consuelo y alivio. Consuelo corporal en aquellos santuarios médicos como el de Asclepio, en los que se llevaban a cabo algunas curaciones y se dictaminaban dietas y remedios contra las enfermedades, y espiritual en santuarios de carácter mistérico, como el célebre telesterion de Eleusis, en los que por medio de rituales y ceremonias eficazmente ambientadas y dispuestas se preparaba a las almas para soportar las penurias de este mundo, y mantener la esperanza en una inmortalidad prometida. La cantidad de ofrendas halladas en santuarios de esta clase, muchas de ellas de un tipo sencillo y al alcance de cualquiera, pone de relieve la realidad de una afluencia masiva de gentes de toda clase y condición hacia estos lugares.

La masa de gentes puesta en marcha por toda esta clase de manifestaciones religiosas debió haber sido considerable, posiblemente decenas de miles de personas. No hemos de olvidar que además de los meros espectadores, que sin duda constituían el grueso del total, acudían también otras clases de gentes, como todo el cortejo de los participantes en los juegos —en el caso de las carreras de carros un considerable número de individuos al cuidado de sus caballos— y la existencia de un amplio espectro de *servicios,* desde vendedores de comida y bebida a guías, prostitutas, pregoneros y vendedores ambulantes de recuerdos. Como recuerda Lionel Casson, la mera tarea de abastecimiento de agua debe haber necesitado el ir y venir incesante de cientos de personas por entre la multitud con grandes tinajas o con mulos cargados con ellas, ya que no fue hasta el siglo II d. C. cuando el santuario de Olimpia, por ejemplo, contó con un acueducto que traía hasta el lugar el agua corriente.

Sin duda el gran problema era el alojamiento de toda esta masa en unos lugares que apenas contaban con ninguna infraestructura para tal fin. La gran mayoría debió pasar las noches al raso, aprovechando la buena temperatura, ya que la mayor parte de estos juegos tenían lugar en medio del verano o durante la primavera avanzada. A veces se habilitaban pórticos u otra clase de edificios públicos, e incluso algunos santuarios y templos de relieve contaban con alguna clase de alojamien-

to especial provisto también de comedores y tabernas. Así, el templo de Hera en Platea, Beocia, disponía en pleno siglo V a. C. de un edificio de dos plantas capaz de alojar a más de 150 personas; en el santuario de la misma diosa en Argos parece haber existido una especie de tres pequeños comedores con capacidad para doce individuos cada uno y, por último, en la misma Olimpia se erigió en el siglo IV a. C. un albergue costeado por un filántropo de la época.

El turismo

Aun con todas las dificultades que el viajar comportaba en la Antigüedad, se detectan sin embargo algunos casos de ese fenómeno actual de masas que es el turismo, el viaje por puro placer o simple curiosidad. En ese sentido había un país que ya desde muy temprano atrajo la atención de propios y extraños a causa de la magnificencia y grandiosidad de sus construcciones en piedra: Egipto. A diferencia del Próximo Oriente o de la misma Grecia, cuyas construcciones estaban hechas a base de un material muy perecedero como el adobe, o tenían modestas dimensiones, en Egipto se empezó a construir casi desde el principio de su historia en un material duradero como la piedra, y de este modo en una época tan temprana como el Imperio Nuevo (1600-1200 a. C.) una serie impresionante de grandes monumentos como la pirámide de Djoser, la esfinge de Gizeh, las tres grandes pirámides del mismo lugar y el complejo de Abusir llevaban ya en pie más de mil años.

Esto dio como resultado que incluso muchos egipcios tuvieran la sensación apabullante de estar viviendo rodeados de maravillas venerables, casi en un verdadero museo, cuya contemplación constituía un auténtico placer, en el que se mezclaban el orgullo patrio, la veneración religiosa y el deseo de admiración. A lo ancho de sus inmensos muros se encuentran inscripciones de algunos de estos visitantes, que al igual que sucede hoy en día con los *grafitti* que llenan monumentos y edificios, estaban deseosos de dejar constancia de su presencia en el lugar. Así sobre el muro de una capilla conectada con la pirámide de Djeser se puede leer *Hadnakhte, escriba del tesoro vino a hacer una excursión y a distraerse al oeste de Memfis, junto con su hermano Panakhti, escriba del Visir.*

Poco más o menos hacia la misma época que la anterior, mediados del siglo XIII a. C., se puede leer también sobre una de las paredes de las pirámides de Abusir que un escriba junto con su padre y otro compañero de oficio *llegaron a contemplar la sombra de las pirámides tras haber presentado sus ofrendas a la diosa Sekhmet.* Incluso se menciona también la visita en masa de toda una escuela de escribas a la pirámide de Djeser también hacia la misma época que las antes mencionadas.

La admiración por Egipto trascendió del propio país, y alcanzó a casi todos los rincones del orbe conocido. Los comerciantes cretenses viajaron con frecuencia allí, ciertamente en misiones comerciales, pero no debieron dejar de sorprenderse ante tanta maravilla, y de hecho llevaron con ellos de regreso productos elaborados y de lujo que la refinada aristocracia minoica sabía apreciar en su justa medida. Muchos de estos objetos, joyas o adornos personales, como los célebres escarabeos debieron desempeñar el papel de recuerdos tangibles, a modo de *souvenirs,* además de haber constituido una pieza más de intercambio en el proceso comercial.

Heródoto nos dice que un gran número de griegos visitó Egipto, algunos, como era lógico de esperar, por motivos de negocio, otros para servir en el ejército, pero también hubo algunos que lo hicieron únicamente para ver el propio país. Se nos dice también que Solón, el gran poeta y reformador ateniense, viajó hasta Egipto en busca de descanso tras su ajetreada experiencia política en la ciudad del Partenón. Tras el establecimiento de Naucratis a finales del siglo VII a. C., muchos griegos debieron circular por el país, y contemplar por tanto sus bellezas monumentales. Es conocida por todos la gran influencia que tuvo el arte nilótico en la formación y desarrollo del primer arte griego del período arcaico, cuyos kouroi, imponentes e hieráticos, nos recuerdan de modo evidente la gran estatuaria egipcia.

Durante el período helenístico, Egipto pasó a ser un reino gobernado por greco-macedonios, y muchos de ellos se instalaron de forma permanente en su territorio, que conservaba todavía casi indemnes las grandes obras de la etapa faraónica. La creciente fusión de elementos de una y otra raza, sobre todo a los niveles más bajos, y el deseo de sus gobernantes de egiptianizar el ritual de corte y toda su simbología, debieron desarrollar todavía más esa admiración por las antigüedades egipcias, abiertas ahora a la contemplación de muchos, sabiamente compaginada con ese inevitable sentimiento de superioridad que daba el ser parte de la etnia gobernante.

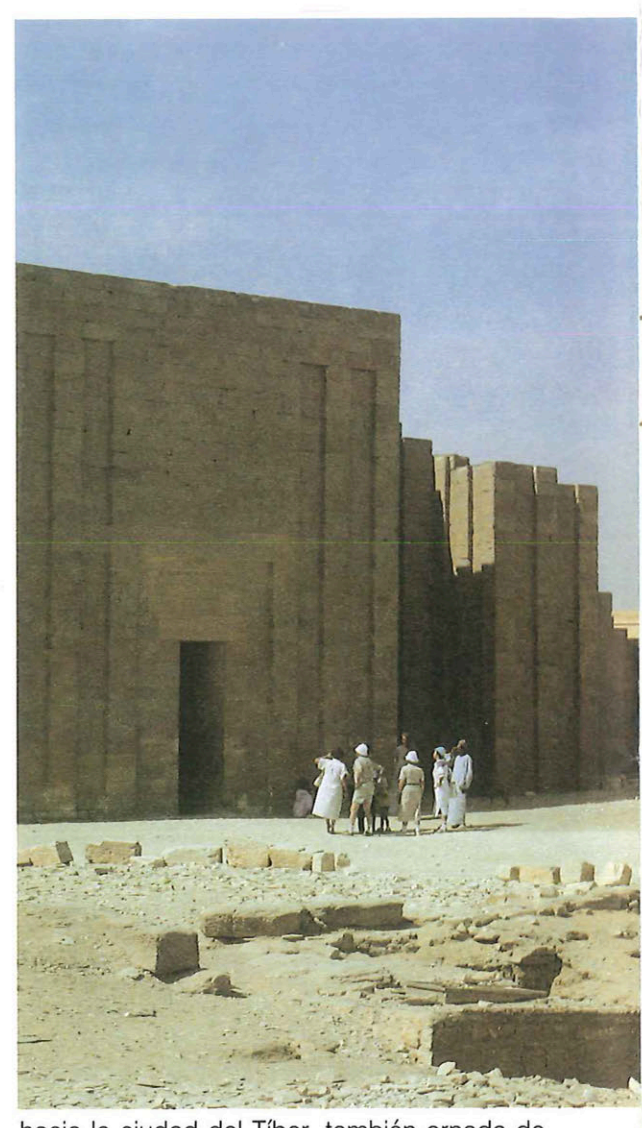
A la atracción turística que representaban las pirámides y los grandes templos y monumentos, se vino a sumar además en estos tiempos la opulencia de la nueva capital del reino, la ciudad de Alejandría, cuyos palacios, parques, jardines y sobre todo, su increíble museo, debieron despertar la curiosidad y la admiración de toda esa ingente masa que de forma esporádica o permanente se trasladaba hacia ella desde el interior del país o de otros lugares del exterior. La diversidad de etnias entre su población, las grandes celebraciones de la corte y el tráfago de su puerto, uno de los más activos de todo el Mediterráneo, hicieron de Alejandría una capital alegre y cosmopolita, cuya visita era un objetivo buscado por muchos.

Junto con Egipto, las grandes atracciones turísticas del mundo antiguo fueron las dos capitales de la cultura de aquel entonces, Atenas y Roma. A partir de la segunda mitad del siglo V a. C., la ciudad de Pericles comenzó a ofrecer un aspecto presentable e incluso grandioso, con las construcciones erigidas en su acrópolis. La maravilla arquitectónica que constituye el Partenón, la sorprendente estatua crisoelefantina de la diosa Atenea en su interior, la elegancia de los Propileos que daban acceso a la ciudadela, constituían sin lugar a dudas monumentos sobresalientes que excitaban la admiración y la curiosidad de los muchos visitantes extranjeros que acudían a la ciudad, en aquel momento cabeza de todo un Imperio naval que englobaba a la mayor parte del Egeo.

La ciudad ofrecía además la suntuosidad y brillantez de sus festivales, especialmente de sus Grandes Dionisias, durante cuya celebración tenían lugar los concursos dramáticos que dieron nacimiento al teatro, y en cuyo transcurso se pusieron en escena las grandes obras de la tragedia y la comedia griegas. Su localización en la primavera, cuando se abría de nuevo la circulación en el mar, atraía a la ciudad numerosos visitantes extranjeros, cuya presencia en el teatro —probada por varios testimonios— era además aprovechada por los dirigentes para hacer pública exaltación de las virtudes y valores del ciudadano ateniense.

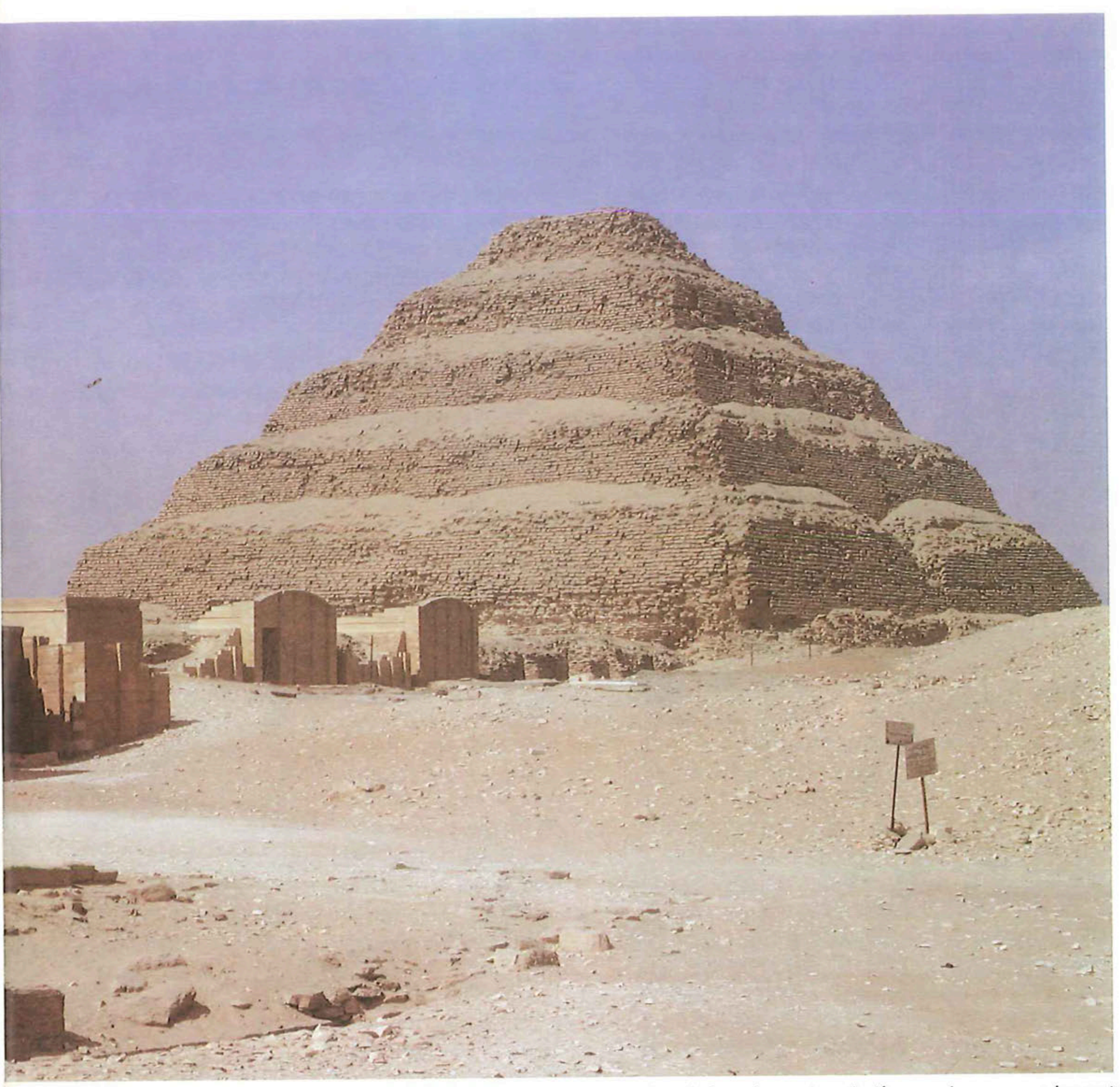
Los grandes viajeros

Cuando Roma se hizo dueña y señora del orbe, el protagonismo se trasladó obviamente



hacia la ciudad del Tíber, también ornada de grandes monumentos y provista de los suficientes entretenimientos y espectáculos como para atraer hacia ella una inmensa cantidad de viajeros procedente de casi todos los rincones del Imperio. Muchos ciudadanos romanos que habían nacido lejos de sus límites, en las provincias más remotas y apartadas, acudían a ella cuanto antes para satisfacer su curiosidad o para buscar un hueco más donde establecerse en su cada vez más dilatado perímetro. Sin embargo, todavía Atenas continuó atrayendo un turismo de calidad, a veces con finalidad académica, de jóvenes romanos que buscaban ilustrarse en las famosas escuelas de filosofía que aún seguían existiendo en la ciudad.

Quizá uno de los problemas principales



Las grandes construcciones egipcias ejercieron una inmensa fascinación entre griegos y latinos. La necrópolis de Sakkara, con la pirámide escalonada de Djeser, fue uno de los lugares más visitados

para conocer los detalles del viaje en el mundo antiguo sea la falta de relatos específicos al respecto. Pocos son en efecto los autores que han descrito sus experiencias de viaje, lo que obliga a bucear en medio de una información heterogénea extraída de breves alusiones en los historiadores antiguos, versos aislados de las comedias y por último cuadros costumbristas y de género representados sobre cerámica. Sabemos de las limitaciones y riesgos que rodeaban cualquier empresa, de la falta de infraestructura, de algunos imperativos evidentes como la necesidad de viajar durante el día, a pie generalmente o en mula, y por fin de la existencia del ocio y los medios necesarios para dedicar un período considerable de su tiempo a una actividad adecuada.

Sin embargo, aun con toda esta clase de inconvenientes, que limitaba de forma clara el número y la condición de los viajeros —era necesario ser aristócrata y contar con las suficientes relaciones internacionales de amistad *(proxenia)* como para recibir alojamiento fácil en los diferentes puntos del viaje— hubo quienes llevados de un espíritu aventurero emprendieron largos viajes, cuyas noticias han llegado de una u otra forma hasta nosotros. La gran mayoría de ellos estaba integrada por griegos, con la excepción de dos navegantes cartagineses, Himilcón y Hannón, de los que

tenemos conocimiento precisamente también a través de fuentes helenas. Quizá ello es debido en buena parte a los defectos de una transmisión histórica incompleta, pero lo cierto es que sólo los griegos parecen haber mostrado un ansia de curiosidades y un espíritu inquisitivo que les llevaron mucho más allá de sus propias fronteras, con un afán de conocimiento que ha sido la base de toda la ciencia posterior.

Hacia finales del siglo VI a. C., el cartaginés Himilcón se adentró en las aguas del océano Atlántico en busca de las islas del estaño. Su viaje tuvo una duración de cuatro meses, sin que pueda precisarse muy bien el punto más lejano al que llegó, quizá las costas de Inglaterra o Irlanda. Su navegación transcurrió a lo largo de un mar inmóvil, de bajos fondos, con una casi total ausencia de vientos que lo empujasen, obstaculizado en su avance por nieblas espesas y enormes bancos de algas, y siempre con el temor de los terribles monstruos marinos que acechaban en las proximidades.

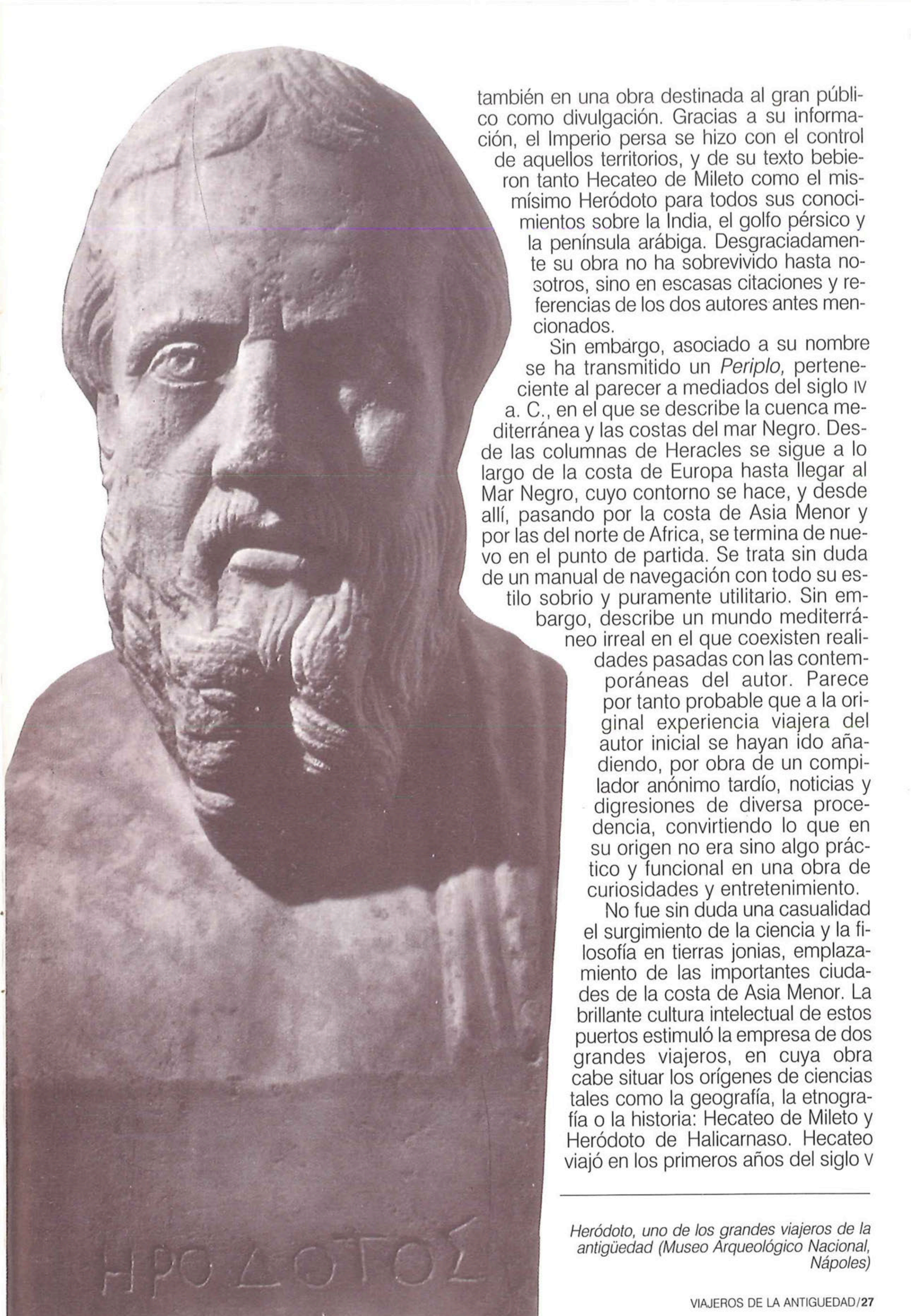
Probablemente, se trataba ante todo de desanimar a los posibles competidores echando mano de esa clase de relatos fabulosos, que contaban a su favor con el hálito misterioso que todavía en aquellos momentos cubría. a casi todo el occidente. Lo cierto es que a partir de Himilcón, Cartago mantuvo un intenso comercio con las regiones del estaño, sobre todo Bretaña y Cornualles, pasando a poseer el monopolio de este tráfico occidental gracias posiblemente a hazañas viajeras del tipo de las de aquel pionero, cuyas escasas referencias sólo nos han llegado resumidas y concentradas en el poema de Avieno antes ya citado, la *Oda Maritima.*

En la primera mitad del siglo V a. C., se desarrolló otra de las grandes expediciones cartaginesas, la del príncipe Hannón, que tuvo como base las exploraciones anteriores como las de Himilcón y el consiguiente dominio cartaginés en el Atlántico. Un relato de su viaje fue esculpido sobre una estela que se dedicó en el templo del dios Melkart, y hacia finales del siglo IV a. C. o principios del III a. C., fue traducido al griego desde el original púnico, y de ahí conservado hasta nosotros. Hay quienes sostienen sin embargo que se trata de una mera falsificación de fecha posterior, sin ningún indicio de autenticidad. Fuera o no cierta, la expedición pretendía al parecer consolidar el establecimiento de colonias en la costa occidental africana y establecer otras nuevas, para lo cual transportaba nada menos que 30.000 colonos.

Otra finalidad del viaje era también la de explorar la costa africana e intentar la circunnavegación del continente, empresa en la que ya habían fracasado anteriormente los navegantes fenicios enviados por el faraón Necao y los persas del príncipe Sataspes. Hannón fracasó también en este objetivo por falta de avituallamientos, llegando sólo hasta un punto que podría situarse en torno a la altura de la actual Sierra Leona, según unos, y entre el Camerún y el Gabón, según otros. A diferencia de otros Periplos, el de Hannón parece referir *una experiencia personal, el testimonio de primera mano y autobiográfico de un hombe que ha afrontado un viaje hacia lo desconocido para abrir nuevos horizontes al conocimiento humano.*

Sin duda el relato está coloreado por elementos fantásticos y maravillosos, en la línea de satisfacer a un público lector ansioso de aventuras, hechos extraordinarios y rasgos exóticos, tal y como parece que marcaban los gustos literarios del momento y que explicarían el mismo hecho de su traducción al griego. Así, aparecen a lo largo de su relato bestias de la jungla tropical, hombres de aspecto singular que habitan en cuevas y más veloces que el caballo, fuegos nocturnos, gritos, sonidos de flauta y batir de tambores que se escuchan de noche en una isla con un lago interior, provocando la huida despavorida de los compañeros de Hannón, y extraños hombres selváticos en otra de las islas, cuyas mujeres de cuerpo velludo se defienden cuando se intenta darles caza con uñas y dientes. Sin embargo, a pesar de todo ello comparte con los viejos diarios de navegación la medida de las distancias marinas en jornadas de mar —así cada una de las etapas consta de dos o tres días— y la descripción de la morfología costera según el principio unidimensional, señalando aquellos puntos de referencia más notorios como ríos, promontorios, lagos, islas y golfos. En definitiva, realidad completa o ficción, todo un relato imponente de un viaje sensacional hacia tierras desconocidas.

Escilax de Carianda, un griego al servicio del rey persa Darío, recibió el encargo de explorar el curso del río Indo durante la última parte del siglo VI a. C. Partió de una ciudad situada sobre el río Kabul y, bajando a lo largo del curso del río Indo, llegó hasta el Indico y de allí volvió al parecer navegando hasta Egipto. El propio Escilax narró su experiencia viajera en un relato oficial al rey Darío, y quizá



también en una obra destinada al gran público como divulgación. Gracias a su información, el Imperio persa se hizo con el control de aquellos territorios, y de su texto bebieron tanto Hecateo de Mileto como el mismísimo Heródoto para todos sus conocimientos sobre la India, el golfo pérsico y la península arábiga. Desgraciadamente su obra no ha sobrevivido hasta nosotros, sino en escasas citaciones y referencias de los dos autores antes mencionados.

Sin embargo, asociado a su nombre se ha transmitido un *Periplo,* perteneciente al parecer a mediados del siglo IV a. C., en el que se describe la cuenca mediterránea y las costas del mar Negro. Desde las columnas de Heracles se sigue a lo largo de la costa de Europa hasta llegar al Mar Negro, cuyo contorno se hace, y desde allí, pasando por la costa de Asia Menor y por las del norte de Africa, se termina de nuevo en el punto de partida. Se trata sin duda de un manual de navegación con todo su estilo sobrio y puramente utilitario. Sin embargo, describe un mundo mediterráneo irreal en el que coexisten realidades pasadas con las contemporáneas del autor. Parece por tanto probable que a la original experiencia viajera del autor inicial se hayan ido añadiendo, por obra de un compilador anónimo tardío, noticias y digresiones de diversa procedencia, convirtiendo lo que en su origen no era sino algo práctico y funcional en una obra de curiosidades y entretenimiento.

No fue sin duda una casualidad el surgimiento de la ciencia y la filosofía en tierras jonias, emplazamiento de las importantes ciudades de la costa de Asia Menor. La brillante cultura intelectual de estos puertos estimuló la empresa de dos grandes viajeros, en cuya obra cabe situar los orígenes de ciencias tales como la geografía, la etnografía o la historia: Hecateo de Mileto y Heródoto de Halicarnaso. Hecateo viajó en los primeros años del siglo V

Heródoto, uno de los grandes viajeros de la antigüedad (Museo Arqueológico Nacional, Nápoles)

a. C. a Egipto, Asia Menor, la región póntica y la meseta irania, e incluso pudo haber llegado hasta la occidental Massalia.

A diferencia de los autores anónimos de los Periplos arcaicos, su descripción penetraba más allá de las costas, al *hinterland* que ahora se prolongaba hasta los extremos del mundo conocido. Sin duda manejó la documentación anterior procedente de las obras de Eutímenes y Escilax, pero añadió las observaciones de sus propios viajes y supo sacar buen partido de las informaciones que le proporcionaron en el transcurso de ellos. Su interés por el aspecto de los paisajes y sobre todo por los pueblos, sus formas de hábitat y sus costumbres, le confiere un carácter completamente innovador. Como señala Pédech, había concebido una verdadera enciclopedia geográfica que abarcaba a la vez el mapa y la descripción literaria del mundo conocido de su tiempo.

Si la condición de padre de la historia se le ha discutido en ocasiones al gran Heródoto, no parece haber dudas sobre su primacía como autor viajero que ha reflejado además sus propias experiencias. La extensión y detenimiento de sus viajes, la pasión de sus informaciones y el afán de conocimiento que revela a lo largo de sus *investigaciones —historíai—,* son méritos más que suficientes para pasar por alto los descuidos o fabulaciones que una obra como la suya lleva necesariamente aparejadas. No sólo llevó a cabo algunas precisiones importantes en la concepción del mundo, como la extensión indeterminada hacia el norte y hacia el este de Europa y Asia o el aumento progresivo del frío al norte y el calor al sur, sino que en sus descripciones tuvo el cuidado de hacer una diferenciación de medios geográficos y una clasificación de los grupos socio-económicos en el recuento de poblaciones.

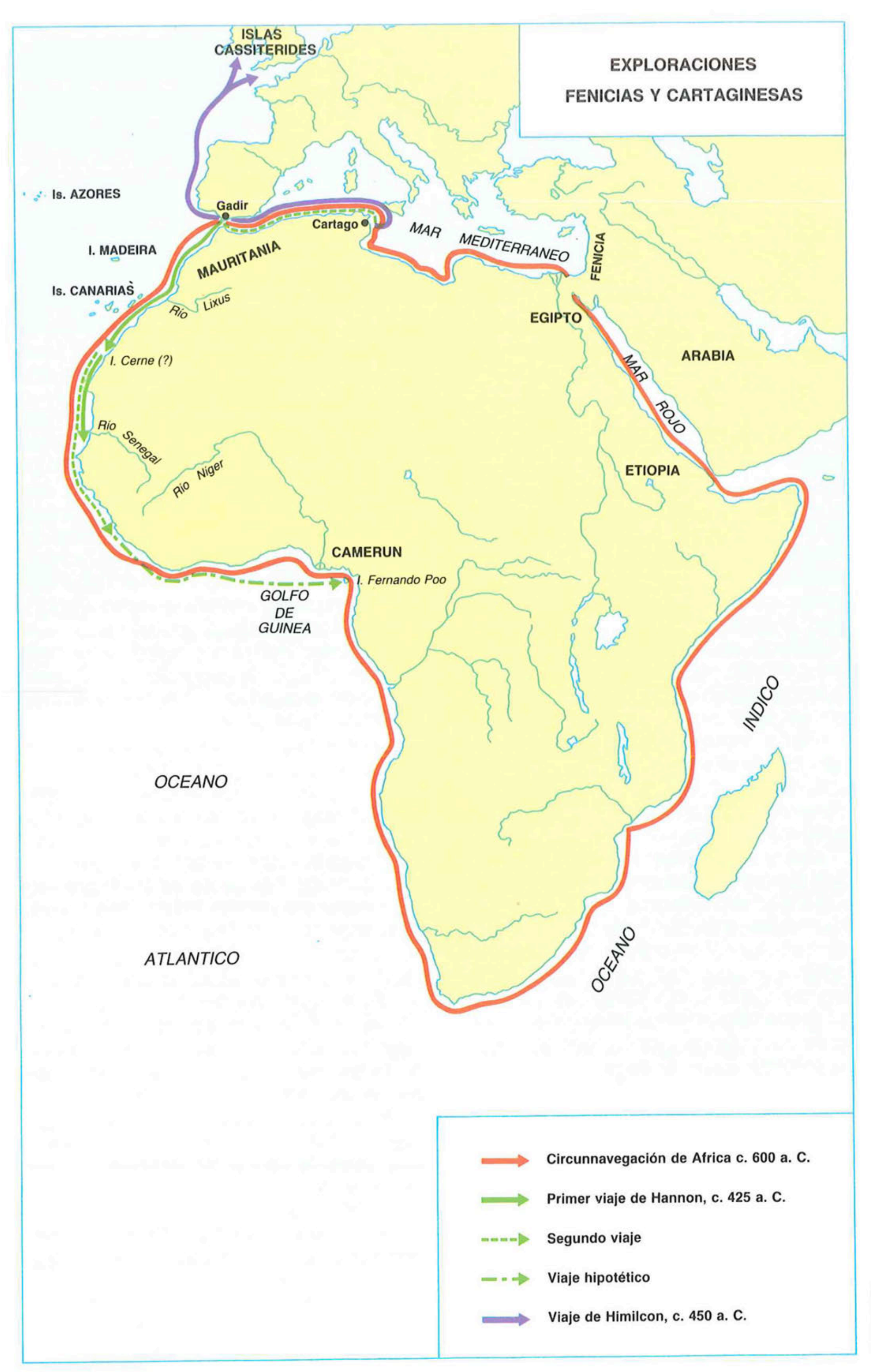
Revela una clara conciencia de la relación existente entre estos medios, y de las sociedades que los habitan, dando paso de este modo al estudio del aprovechamiento y disponibilidad del espacio, concepción que hoy ha asumido plenamente la geografía moderna. Heródoto no era una persona privilegiada, y posiblemente no gozó de conexiones especiales en los países que visitó, a diferencia de lo que parece haber sucedido con Hecateo y su relación con la administración persa. Por ello hubo de hacer sus propias disposiciones de viaje, y con todos los gastos a sus expensas. Por todas partes por donde iba planteaba a sus informadores una serie de cuestiones que había preparado con antelación, producto de lo que había escuchado de boca de otros o de lo que había leído en obras anteriores.

Muchas de sus descripciones no son probablemente de primera mano, como algunas partes relativas al interior de Asia, pero su familiaridad con una buena parte del mundo habitado resulta algo obvio. Aparte de su buen conocimiento de todo el litoral griego, parece haber visitado Chipre, Babilonia, —que le causó una profunda impresión—, la costa sirio-palestina, Egipto, Cirene, el mar Negro —usando la ciudad de Olbia como base para viajes más cortos hacia el interior de Escitia—, Tracia y Macedonia. Su contacto con los límites del mundo habitado parece haberse basado más en fuentes anteriores, como es el caso del poema de Aristeas de Proconeso para las regiones más al norte del mar Negro, o en la repetición de algunas tradiciones locales, como es el caso en la región de la Cólquide, en la zona oriental del mismo mar, o de Macedonia.

Sus dos viajes a los centros de las antiguas civilizaciones orientales, Babilonia y Egipto, ejercieron una decisiva influencia en su carrera, hasta el punto de haberle proporcionado un nuevo sentido del tiempo y del discurrir de los acontecimientos. Su escala de intereses es amplia, desde el paisaje hasta la religión, pasando por las formas de transporte o cualquier clase de costumbre exótica. Representa a todas luces uno de los caudales de información más impresionantes de toda la Antigüedad sobre el mundo bárbaro y oriental, además de ser fuente principalísima para la historia de Grecia. Sin embargo, no hemos de olvidar que además de informar y salvar del olvido, Heródoto tuvo también en mente otro objetivo más simple: el de entretener al lector.

Sin duda existieron otros viajeros infatigables que recorrieron tierras y países, posiblemente sin la genialidad de Heródoto. Pero no han llegado hasta nosotros o han quedado reducidos a meros nombres a quienes se atribuyen citas y fragmentos, algunos de dudosa identificación y autenticidad. Destacan así los nombres del médico griego Ctesias, al servicio del rey persa Artajerjes, quien parece que tuvo un conocimiento de la India bastante más preciso que el del historiador de Halicarnaso, o el de Eudoxo, que también parece haber hecho importantes correcciones sobre Egipto a las afirmaciones formuladas por Heródoto.

El sentido aventurero se iba perdiendo según el mundo habitado quedaba más circunscrito e integrado, y una gran parte de los que


EXPLORACIONES
FENICIAS Y CARTAGINESAS
ISLAS
CASSITERIDES
Is. AZORES
Gadir
Cartago
I. MADEIRA
Is. CANARIAS
MAURITANIA
Río Lixus
I. Cerne (?)
Río Senegal
Río Niger
MAR MEDITERRANEO
FENICIA
EGIPTO
ARABIA
MAR ROJO
ETIOPIA
CAMERUN
I. Fernando Poo
GOLFO
DE
GUINEA
OCEANO
ATLANTICO
OCEANO
INDICO
Circunnavegación de Africa c. 600 a. C.
Primer viaje de Hannon, c. 425 a. C.
Segundo viaje
Viaje hipotético
Viaje de Himilcon, c. 450 a. C.
G. LLORENTE

escribían sobre tierras y países lejanos lo hacían más basándose en documentos y obras anteriores que en su propia experiencia viajera. Sin embargo, en la parte final del siglo IV a. C., tuvo lugar una prodigiosa aventura de exploración llevada a cabo por un griego de Massalia, quien, movido al tiempo por la curiosidad científica y por el espíritu comercial de la colonia focea, emprendió un largo viaje por mar hacia el océano Atlántico. Su nombre era Piteas. Traspasado el estrecho de Gibraltar, fue costeando el litoral atlántico, alcanzó Inglaterra e Irlanda y llegó por fin a una isla denominada Thule, en la proximidad de las zonas polares.

Existe discusión acerca de la correcta identificación de este lugar —las costas noruegas según unos, Islandia según otros, e incluso la isla mayor del archipiélago de las Feröe—, pero, dejando a un lado la polémica, no hay duda alguna de que nadie antes ni después hasta el final del mundo antiguo alcanzó en sus viajes un punto tan alejado. La relación de su viaje tiene todos los rasgos de una increíble aventura. Descubrió nuevas tierras como Irlanda, encontró pueblos caníbales, penetró en un espacio en el que se mezclaban la tierra, el aire y el mar, haciendo de este último una materia viscosa en la que apenas se podía navegar; los días se alargaban hasta durar un mes, y le fue mostrado por los indígenas el lugar por donde el sol desaparece.

Junto a ello, Piteas llevó a cabo importantes observaciones sobre el curso del sol, y fue el primero en notar la vinculación existente entre la luna y las mareas. Reveló al mundo civilizado los países, desconocidos hasta entonces, del mar septentrional, y extendió así de forma considerable los dominios de la *oikoumene* hasta los 63° de latitud norte. Todo hace por tanto que este viaje, fue considerado fantástico por muchos, sea tenido por una verdadera hazaña, digno precedente de la gran era de la exploración geográfica, que tardaría todavía muchos siglos en llegar.

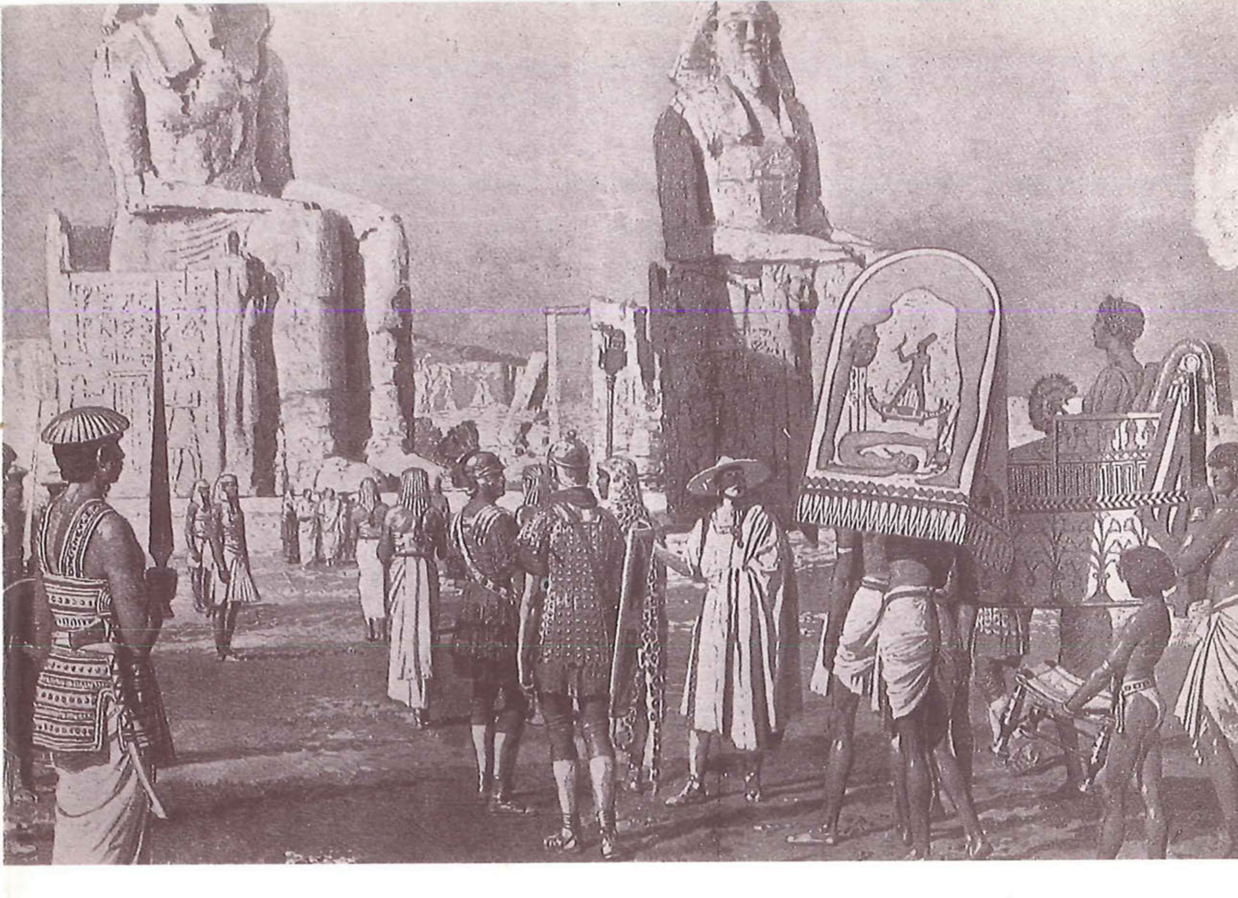
El viaje ilustrado: mito, literatura y erudición

El ansia de misterio y la fascinación por lo lejano y desconocido, donde sitúa normalmente la imaginación humana todo lo maravilloso y extraordinario, han impulsado desde siempre a los hombres a dirigir sus mentes, si no sus pasos, hacia otras latitudes. Sin embargo, las dificultades e inconvenientes del viaje han reducido siempre al mínimo el número de los practicantes de una aventura real. Es por tanto lógico que entre los cuentos y relatos más populares y con mayor difusión hayan siempre figurado en un lugar principal los viajes de aventuras a tierras extrañas y mundos de fantasía.

Todas las leyendas y mitologías están pobladas de héroes viajeros que han llevado a cabo aventuras extraordinarias en los puntos extremos del planeta, o incluso en lugares que se encuentran fuera de él, como el mundo de los muertos. Quizá los más célebres, siempre por ser los mejor conocidos, sean los griegos Ulises, Jasón, Heracles o el troyano Eneas. Se ha calificado a la *Odisea* como la primera novela de aventuras, y ha habido también quienes han intentado seguir la ruta del héroe en un mapa real. La tradición de las andanzas de Ulises es ciertamente compleja y en ella confluyen diversos elementos, como los recuerdos de navegaciones de la época micénica hacia los mares occidentales, hazañas de saqueadores, propias de toda tradición heroica, y la información contemporánea del poeta sobre los primeros intentos de colonización eubea en el Mediterráneo occidental. Sin embargo, el centro del mundo homérico se halla en el Egeo, y esa es la geografía que el poeta conoce con seguridad y que puede derivar de su propia experiencia.

Las aventuras de Jasón al frente de los Argonautas se sitúan en uno de los extremos de mundo conocido hasta entonces, las regiones del mar Negro y también hacia el extremo occidental se localizan algunas de las más célebres hazañas de Heracles, como son la búsqueda de las manzanas de las Hespérides o los bueyes de Gerión. A una Italia primitiva y lejos todavía de la que Roma unificaría bajo su dominio, arribó Eneas tras su viaje desde Troya. Y es que en realidad toda aventura heroica comporta casi siempre un viaje a un reino *lejano*. A las fabulaciones heroicas se vinieron a sumar las idealizaciones filosóficas en busca del lugar ideal para vivir, generalmente una isla —como la Atlántica platónica, la Meropis de Teopompo o la Pancaya de Evémero de Messana—, la pura literatura fantástica, como la Utopía de Jámbulo o la novela de Alejandro de Calístenes.

El motivo del viaje se convirtió también en un tema literario habitual del que los poetas primero, y los más antiguos novelistas griegos más adelante, supieron obtener buen partido. Y, por fin, el viaje se convirtió también en un motivo de erudición y catálogo, tal y como revelan algunas *guías* que aparecieron a partir



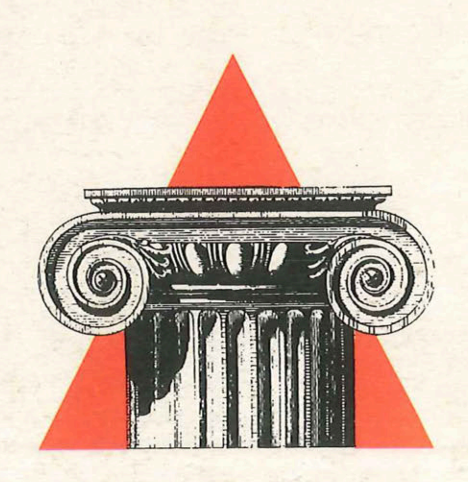
Una de las expediciones turísticas más famosas de la antigüedad: la emperatriz Julia Sabina, esposa del emperador romano Adriano, visitó Egipto en el año 99 d. C.

del siglo III a. C., como el *Itinerario de las ciudades griegas* compuesto por un tal Heraclides, la imponente obra de Artemidoro, las *Etapas Partas* de Isidoro de Charax, la propia *Geografía* de Estrabón, y obras ya tardías como la de Dionisio el Periegeta o el *Periplo* de Marciano de Heraclea. Todo ello sin olvidar una obra singular por la riqueza de su contenido y la abundancia de información que recoge, como es la del griego Pausanias, que llevó a cabo una minuciosa y detallada descripción del país, fruto de su propia experiencia viajera, a lo largo del siglo II d. C.

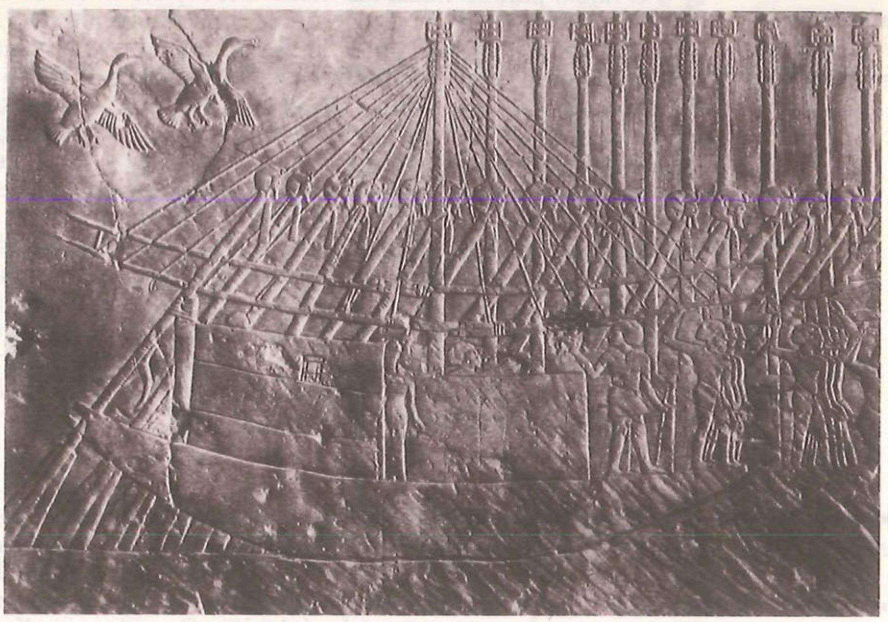
Bibliografía

Bradford, E., *En busca de Ulises.* Barcelona. Muchnick, 1989. Briard, J., *L'Age du Bronze en Europe barbare.* Paris. Les Hespérides, 1976. Brown, T. S., «Herodotus Travels», en *Ancient World* 17, 1988. Casson, L., *Los antiguos marinos.* Buenos Aires, 1969. Id., *Travel in the Ancient World.* Toronto. Hakkert, 1974. Cottrell, L., *Las maravillas de la Antigüedad.* Buenos Aires, La Pléyade, 1973. Demerliac, J. G. y Meirat, J., *Hannon et l'Empire punique.* Paris. Les Belles Lettres, 1983. Dion, R., «Pythéas explorateur», en *Révue de Philologie, de litterature et d'histoire ancienne* 50. Reprod. en Frontera, F., *Geografía e Geografi nel mondo antico.* Bari, Laterza, 1983. Faure, P., *La vie quotidienne des armées d'Alexandre.* Paris. Hachette, 1982. García Bellido A., *Veinticinco estampas de la España Antigua.* Madrid, Espasa Calpe, 1967. García Gual, C., *Mitos, viajes, héroes.* Madrid. Taurus, 1981. Hawkes, C.F.C., *Pytheas: Europe and the Greek Explorers.* The Eight J. L. Myres Memorial Lecture, 1975. Jouan, F. y Deforga, B., *Peuples et pays mythiques.* Paris, Les Belles Lettres, 1988. Mc Leish, K., *Greek Exploration and Seafaring. Aspects of Greek and Roman Life.* London, Longman, 1972. Pedech, P., *La Geographie des Grecs.* Paris, PUF, 1976. Peretti, A., *Il Periplo di Scilace.* Pisa, 1979. Thompson, J. O., *History of Ancient Geography.* Cambridge, 1948.

Plan General de Bienes Culturales



Consejería de Cultura
JUNTA DE ANDALUCIA



Buque y marinería egipcios pertenecientes a la flota real, anclada en Tebas (relieve de la tumba de Khaemhat, XVIII dinastía)

Viajeros de la Antigüedad

Textos

CUADERNOS historia 16

La primera noticia de un naufragio

YO había partido hacia las minas del rey en un barco de 54 m. de largo por 18 de ancho; tenía una tripulación de 120 hombres, lo mejor de Egipto. Se desató una tormenta cuando aún estábamos en el mar; volábamos viento en popa; el barco se hundió; de todos los que íbamos en él sólo yo sobreviví. Fui a dar en una isla y pasé allí tres día sólo. Me mantuve a la sombra. Luego me interné para encontrar algo que comer. Hallé higos y uva, hermosos puerros de toda clase, frutos diversos y pepinos. Había peces y aves; allí se encontraba de todo. Me satisfice y todavía me sobró. Preparé un taladro de encender fuego y lo encendí y quemé ofrendas a los dioses. Luego oí el sonido del trueno y pensé que era una ola; los árboles se rompían y la tierra temblaba. Yo descubrí mi rostro y descubrí que una serpiente se me había aproximado. Tenía trece metros de largo y su barba era de 60 cm. Su cuerpo estaba cubierto de oro y sus cejas eran de verdadero lapislázuli. *(A. ERMAN, The Literature of the Ancient Egyptians. Londres, 1927.)*

Una aventura marina: una razzia...

HABIA permanecido sólo un mes complaciéndome con mis hijos y mi legítima esposa, cuando mi ánimo me impulsó a hacer una expedición a Egipto después de equipar bien mis naves en compañía de mis divinos compañeros. Equipé nueve naves y enseguida se congregó la dotación. Durante seis días comieron en mi casa mis leales compañeros; les ofrecí numerosas víctimas para que las sacrificasen en honor de los dioses y prepararan comida para sí. Conque al séptimo día zarpamos tranquilamente de la extensa Creta impulsados por un Bóreas fresco, agradable, como si navegáramos por una corriente. Ninguna nave se dañó, nosotros estábamos sanos y salvos, y a las naves las dirigía el viento y los pilotos. A los cinco días llegamos a Egipto de buena corriente y atraqué mis bien equilibradas naves en ese río. Entonces ordené a mis leales compañeros que se quedaran junto a ellas para vigilarlas y envié espías a lugares de observación con orden de que regresaran, pero éstos, cediendo a su ambición y dejándose arrastrar por sus impulsos, saquearon los hermosos campos de los egipcios, se llevaron a las mujeres y niños y mataron a los hombres. *(HOMERO, Odisea, 14, 244 y ss.)*

...y un naufragio

ESTE me convenció para marchar a Fenicia, donde tenía su casa y posesiones. Allí permanecí durante un año completo junto a él pero cuando pasaron meses y días en el ciclo del año y pasaron las estaciones, me envió a Libia en una nave surcadora del Ponto, tramando falacias para que llevara con él una mercancía, pero en realidad con intención de venderme y cobrar inmensa fortuna. Le seguí en la nave a la fuerza —pues ya barruntaba yo algo—. Esta corría impulsada por un Bóreas fresco, agradable a la altura del centro de Creta. Y Zeus nos preparaba la perdición. Cuando por fin dejamos atrás Creta y no se veía tierra alguna, sino sólo cielo y mar, el Cronida puso una oscura nube sobre la cóncava nave y bajo ella se oscureció el Ponto. Y Zeus tronó al tiempo que lanzaba un rayo contra la nave. Revolvióse toda ella tocada del rayo de Zeus y se llenó de azufre. Todos cayeron fuera de la nave y, semejantes a las cornejas, eran arrastrados por las olas en torno a la nave. Y la divinidad les arrebató el regreso. En cuanto a mí [...], afligido como estaba, el mismo Zeus puso entre mis manos el mástil gigantesco de la nave de azuloscura proa para que escapara una vez más de la perdición,

así que trabado al mástil, me dejaba llevar de los funestos vientos. Durante nueve días me dejé llevar y al décimo una gran ola rodante me acercó —era noche cerrada— a la tierra de los Tesprotos, donde me acogió sin pagar precio el héroe Fidón, el rey de los Tesprotos. *(HOMERO, Odisea, 14, 290 y ss.)*

Una curiosa forma de intercambio

LOS cartagineses cuentan también la siguiente historia: En Libia, allende las columnas de Heracles, hay cierto lugar que se encuentra habitado; cuando arriban a ese paraje, descargan sus mercancías y las dejan alineadas a lo largo de la playa y acto seguido se embarcan en sus naves y hacen señales de humo. Entonces los indígenas al ver el humo acuden a la orilla del mar y, sin pérdida de tiempo, dejan oro como pago de las mercancías y se alejan bastante de las mismas. Por su parte los cartagineses desembarcan y examinan el oro; y si les parece un justo precio por las mercancías, lo cogen y se van; en cambio si no lo estiman justo, vuelven a embarcarse en las naves y permanecen a la expectativa. Entonces los nativos, por lo general, se acercan y siguen añadiendo más oro, hasta que los dejan satisfechos. Y ni unos ni otros faltan a la justicia; pues ni los cartagineses tocan el oro, hasta que a su juicio haya igualado el valor de las mercancías, ni los indígenas tocan las mercancías antes de que los mercaderes hayan cogido el oro. *(HERODOTO, IV, 196, trad. de C. Schrader. Madrid, Gredos, 1979.)*

Las grandes exploraciones

EN ese sentido es evidente que Libia está rodeada de agua por todas partes, salvo por el lado en que confina con Asia; que nosotros sepamos el rey de Egipto Neco fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del canal que, desde el Nilo se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios, con la orden de que, a su regreso, atravesaran las columnas de Heracles hasta alcanzar el mar del Norte y llegar de esta manera a Egipto. Los fenicios, pues, partieron del mar eritreo y navegaron por el mar del sur. Y cuando llegaba el final del otoño, atracaban en el lugar de Libia en que, en el curso de su travesía, a la sazón se encontraran, sembraban la tierra y aguardaban hasta la siega. Y, una vez recogida la cosecha, reemprendían la navegación, de manera que, cuando habían transcurrido dos años, en el tercer año de travesía doblaron las columnas de Heracles y arribaron a Egipto. Y contaban —cosa que a mi juicio no es digna de crédito aunque puede que lo sea para alguna otra persona— que al contornear Libia, habían tenido el sol a mano derecha.

[...] el aqueménida Sataspes, hijo de Teaspis, en el curso de su travesía no logró contornear Libia, pese a que se le había enviado con ese objetivo. Al contrario, por el temor que le inspiraba la magnitud y la soledad del viaje, volvió sobre sus pasos sin haber llevado a cabo la empresa que le había impuesto su madre [...]

[...] entonces Staspes se llegó a Egipto, fletó una nave con marineros de esa nacionalidad y se hizo a la mar con rumbo a las columnas de Heracles. Tras haberlas flanqueado y haber doblado el cabo de Libia cuyo nombre es Solunte, puso proa hacia el sur. Al cabo de muchos meses llevaba recorrida por la superficie del mar, una considerable distancia, pero, en vista de que siempre faltaba un trayecto superior, viró de bordo poniendo rumbo a Egipto.

[...] Respecto a Asia, la mayor parte de los descubrimientos se llevaron a cabo por orden de Darío, quien, con el propósito de saber, por lo que al río Indo se refiere, en qué parte del mar desem-

boca dicho río —que, de todos los ríos del mundo, es uno de los dos que presenta cocodrilos— despachó a bordo de unos navíos a varios exploradores, que le merecían garantías de que le iban a decir la verdad, y entre ellos, a Escílax de Carianda. Los exploradores partieron de la ciudad de Caspatiro y de la región Páctica y navegaron, río abajo, en dirección al Lejano Oriente, hasta llegar al mar. Luego navegaron por el mar con rumbo oeste y, al cabo de treinta meses, llegaron al mismo lugar desde el que el rey de Egipto había hecho emprender la circunnavegación de Libia a los fenicios que mencioné anteriormente. *(Los tres textos, de HERODOTO, IV, 42, 43 y 44 resp., trad. C. Schrader. Madrid, Gredos, 1979.)*

El Periplo de Hannón

SE decidió por parte de los cartagineses que Hannón navegaría más allá de las columnas de Heracles e instalaría colonias de Libiofénices. Se puso en marcha con sesenta navíos de cincuenta remos, llevando consigo cerca de treinta mil hombres y mujeres, provisiones y todos los demás artilugios [...]

Habiendo tomado intérpretes entre los indígenas (de Lixos) fuimos costeando a lo largo del desierto hacia el sur durante doce días. Después pusimos ruta hacia el este durante una jornada. Entonces nosotros hallamos en el fondo de un golfo una pequeña isla de cinco estadios de perímetro, en la que instalamos colonos, conociéndola con el nombre de Cerne [...]

Desde allí, después de haber navegado sobre un gran río llamado Cretes, llegamos a un lago donde había tres islas más grandes que Cerne. Tras sobrepasarlas, y después de un día de navegación, llegamos al fondo del lago que se hallaba dominado por elevadas montañas, en las que habitaban hombres salvajes vestidos con pieles de animales que nos arrojaron piedras y nos impidieron desembarcar [...]

Habiendo bordeado altas montañas boscosas durante dos días llegamos a una bahía muy grande, a cuyos lados se extendía una amplia llanura. A lo largo de la noche vimos brillar a intervalos unos fuegos que eran en unos momentos más intensos que en otros.

Proseguimos nuestra navegación a lo largo de la costa durante cinco días, hasta que llegamos a un gran golfo, que, según los intérpretes, se llamaba el Cuerno del Poniente. En él había una gran isla y en ella un lago marino que contenía otra isla. Al descender en la isla más pequeña no pudimos ver nada más que bosques, pero durante la noche se encendían muchos fuegos y escuchamos el ruido de flautas y címbalos y un resonar de tambores y los gritos de una multitud. Fuimos presa del miedo y nuestros intérpretes nos aconsejaron abandonar dicha isla.

Partimos apresuradamente y costeamos a lo largo de un país donde se sentía un humo fragante de maderas ardientes, desde el cual partían chorros de fuego que se hundían en el mar. Era imposible acercarse a tierra a causa del calor.

Atemorizados, nos alejamos rápidamente de allí. Y en cuatro días de viaje vimos la tierra que ardía durante la noche. En el centro brotaba una llama que se alzaba sobre las otras y parecía alcanzar las estrellas. Esta fue la montaña más alta que vimos. Se la llamaba el Carro de los Dioses.

Siguiendo los ríos de fuego durante tres días más alcanzamos un golfo llamado el Cuerno del Sur.

En el fondo del golfo una isla parecida a la precedente, contenía un lago y en su interior otra isla. La segunda estaba llena de gentes selváticas. Eran en su mayor parte mujeres con cuerpo velloso. Nues-

tros intérpretes les llamaban gorilas. Perseguimos a los hombres pero no pudimos dar caza a ninguno, porque treparon huyendo a rocas escarpadas y nos arrojaron piedras. Pero atrapamos en cambio a tres mujeres, que mordieron, arañaron y resistieron a sus captores. Las matamos y degollamos y llevamos sus pieles a Cartago. No pudimos continuar nuestro viaje debido a la falta de provisiones. (Periple *de Hannón, en DERMELIAE ET MEIRAT, «Hannon». Paris, 1983.)*

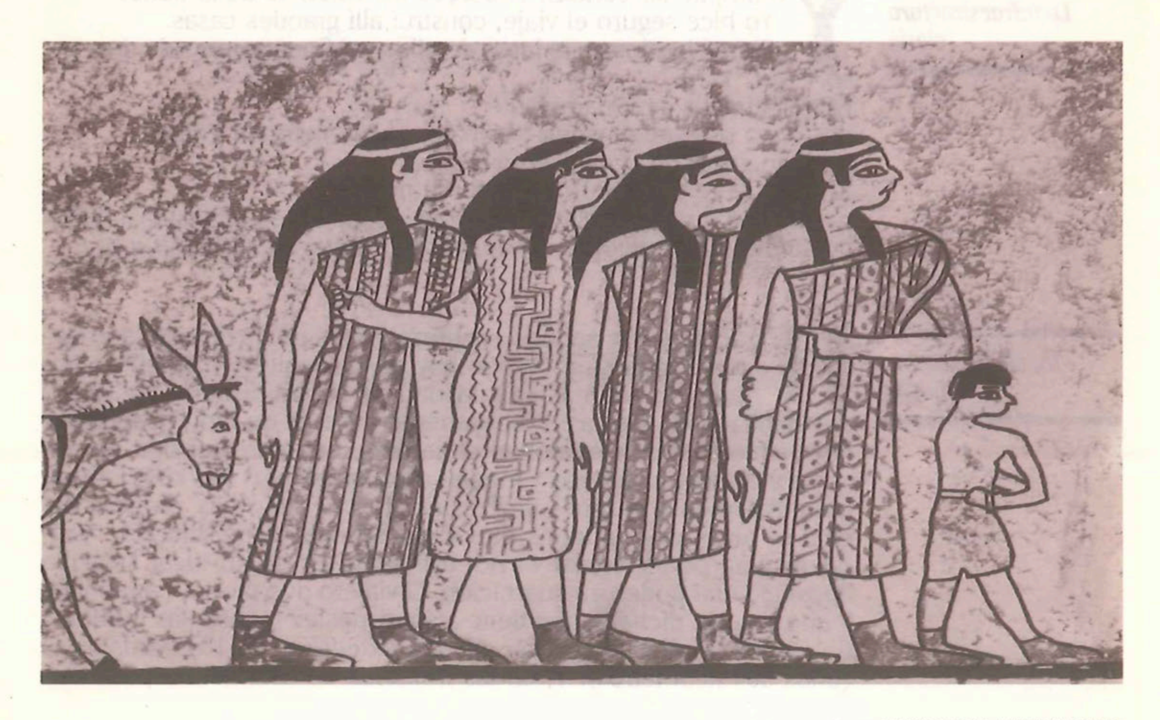
El Atlántico norte

PITEAS de Massalia, quien ha inducido a muchos a error, pues asegura que ha recorrido a pie toda Inglaterra, indica que el perímetro de la isla arroja más de cuarenta hectáreas; añade la descripción de la isla de Thule y la de aquellos lugares en los cuales no hay tierra propiamente dicha, ni mar ni aire sino una amalgama de estos elementos, parecida a una esponja marina; en esta mixtura la tierra, el mar y todo queda en suspensión y viene a ser como el acoplamiento de todo, pero no es transitable ni navegable. Piteas asegura haber visto él personalmente esto, parecido a la esponja marina, ya que lo restante lo explica de oídas [...] y precisa además que desde aquí ha recorrido toda la parte de Europa que da al mar exterior, desde Gades hasta el río Tánais. *(POLIBIO, XXXIV, 5, trad. M. Balasch. Madrid, Gredos, 1983.)*

Algunos personajes emprendedores

ABRI el camino hacia este país. Yo lo hice en siete meses y traje de allí toda clase de bienes y raros objetos [...] Su majestad me envió una segunda vez [...] Yo partí desde la primera catarata [...] y regresé [...] en el espacio de ocho meses. Yo regresé y traje presentes de este país en muy gran cantidad [...] Su Majestad me envió una tercera vez [...] Yo regresé con trescientos asnos cargados con incienso, ébano, aceite, pieles de leopardo, colmillos de elefante, boomerangs y toda clase de buenos productos. *(Un príncipe llamado Harkhuf, que vivió entre el 2300 y el 2200 a. C. hizo tres*

Caravaca de asiáticos llega a Egipto (relieve de la tumba de Khnumhotep, XII dinastía)



viajes al Sudán en nombre del faraón, tal y como nos relata en una breve autobiografía que esculpió sobre su tumba. J. Breasted, Ancient Records of Egypt. Chicago, 1906.)

«Se hace camino al andar...»

AL saber de alguien que tenía miedo de hacer el viaje a Olimpia le dijo: ¿Por qué temes la distancia? Cuando tú estás en casa, no te pasas acaso la mayor parte del día paseando de acá para allá, en tu camino hacia allí caminarás antes de la comida, caminarás de nuevo antes de cenar y luego descansarás. ¿No sabes tú que si reúnes en uno solo los pasos que das en cinco o seis días podrás cubrir la distancia que va de Atenas a Olimpia? Es más cómodo asimismo partir un día antes que un día más tarde, puesto que verte forzado a hacer las etapas del viaje indebidamente largas es desagradable; pero tomarse un día de más en el viaje hace fácil el camino. Así pues, es mejor darse prisa en la partida que luego en el camino.

Cuando otro le dijo que estaba agotado después de un largo viaje, le preguntó si había llevado un peso.

—Oh no, *dijo el hombre,* solamente mi manto.

—¿Ibas tu solo o tenías contigo algún criado?

—Lo tenía.

—¿Con las manos vacías o llevando algo?

—Llevaba las mantas y el resto del equipaje, claro está.

—Y ¿cómo quedó él de resultas del viaje?

—Mejor que yo, creo.

—¿Y entonces? ¿Cómo crees tú que te hubieras sentido al final, si te hubieras visto forzado a llevar su carga?

(JENOFONTE, Memorabilia, trad. de F. de P. Samaranch. Madrid, Aguilar, 1967.)

La infraestructura viaria

YO amplié las sendas, enderecé los caminos de la tierra.
Yo hice seguro el viaje, construí allí grandes casas.
Planté jardines a lo largo de ellos, edifiqué lugares de descanso.
Establecí allí a gente amigable,
de forma que quien viene de abajo, quien viene de arriba
podrían gozar de sus frescores,
El caminante que recorre la ruta de noche,
podría hallar refugio allí como en una ciudad bien edificada.» *(Himno sumerio atribuido al rey Shulgi de Ur entre 2100 y 2050 a. C.)*

Un eficaz sistema postal

HE aquí en ese sentido los pormenores de dicha ruta: a lo largo de todo su recorrido hay postas reales y magníficas posadas; y, además, la totalidad de la ruta discurre por regiones habitadas y seguras. Precisamente a través de Lidia y de Frigia hay veinte postas que jalonan el camino, en una extensión de noventa y cuatro parasangas y media (unos quinientos tres kilómetros). Inmediatamente después de Frigia se halla el río Halis, a orillas del cual se alzan unas puertas que es totalmente imprescindible franquear para poder cruzar el río; asimismo en dicho lugar se halla apostada una poderosa guarnición. El viajero que pasa a Capadocia, y que recorre dicha región tiene a su disposición hasta las fronteras de Cilicia veintiocho postas, en una extensión de 104 parasangas (unos 504 kilómetros). Y, en las fronteras de este último país, ten-

drás que atravesar dos puertas y que pasar ante dos puestos de guardia [...] El total de postas que he citado es de 111; así que el viajero que se dirige de Sardes a Susa tiene a su disposición otras tantas hospederías para alojarse. *(HERODOTO V, 52, trad. de C. Schrader. Madrid, Gredos, 1981.)*

No hay nada sobre la tierra más rápido que estos correos. El servicio es una invención persa y funciona como sigue, según lo que se me contó. Hombres y caballos están estacionados a un día de viaje, un hombre y un caballo para cada uno de los días que se necesitan para cubrir el trayecto. A estos hombres no les detiene ni la nieve ni la lluvia, ni el calor, ni la oscuridad de la noche para llevar a cabo lo más rápido posible la etapa que les está señalada. El primer hombre tras cubrir su etapa entrega el relevo al segundo, el segundo al tercero y así sucesivamente van avanzando los mensajes a lo largo de toda la ruta. *(IBID, VIII, 98.)*

Una página de la «Guide Bleu» de aquellos tiempos

A partir de los hermes, todo aquel lugar está lleno de encinas; el nombre del lugar, Escotita, no lo dio la espesura de los árboles, sino Zeus, por su sobrenombre de Escotita que tiene un santuario a la izquierda del camino y a unos diez estadios. Subiendo desde allí, a poco que se avance y se gire también hacia la izquierda se encuentra una estatua de Heracles y un trofeo; de éste se dice que lo erigió Heracles cuando mató a Hipocoonte y a sus hijos. Una tercera desviación del camino general hacia la derecha llega a Carias y al santuario de Artemis; es Carias la región consagrada a Artemis y a las ninfas y levantó al aire libre una estatua de Artemis Cariátide; allí las muchachas lacedemonias bailan cada año las danzas tradicionales de su país. Volviendo de nuevo al camino y avanzando por él se encuentran las ruinas de Selasia, cuyos habitantes fueron esclavizados según escribí antes por los aqueos, cuando vencieron a los lacedemonios y al rey Cleómenes el hijo de Leónidas. En Tornas —aquí llegarás más adelante— está la estatua de Apolo Pitaeo, hecha con el mismo estilo que la de Amiclas, por lo que describiré su figura cuando describa esta última [...]

Y el procedimiento que seguí cuando describí el Atica de no citar todo sin ton ni son, sino sólo lo que era más digno de mención, lo respetaré al tratar de Esparta, pues tuve el propósito desde el principio de separar lo importante de lo mucho y no siempre digno de una descripción que los de cada región cuentan. Así pues en mi descripción no andaré al margen de mi bien ponderado propósito. *(PAUSANIAS, Descripción de Grecia, III, 10, 6 y ss. Trad. de A. Díez Tejera. Madrid, Aguilar, 1974.)*

Una peregrinación

LOS egipcios, por cierto, no celebran una única solemnidad nacional al año, sino varias. La principal y la que suscita más fervor se celebra en la ciudad de Bubastis, en honor de Artemis [...] Pues bien, cuando se trasladan a la ciudad de Bubastis, hacen lo siguiente: resulta que hombres y mujeres navegan juntos y, en cada bote va un número de personas de uno y otro sexo; algunas mujeres llevan crótalos y los hacen repicar; algunos hombres, por su parte, tocan la flauta durante todo el trayecto, mientras que el resto de las mujeres y hombres cantan y tocan palmas. Y cuando, en el curso de su travesía llegan a la altura de otra ciudad, acercan el bote a tierra y hacen lo siguiente: mientras algunas mujeres siguen

haciendo lo que he dicho, otras se burlan a voz en grito de las de la ciudad en cuestión, otras bailan y otras de pie en la embarcación se desnudan. Esto es lo que hacen a su paso por todas las ciudades ribereñas y cuando llegan a Bubastis celebran la fiesta ofreciendo grandes sacrificios y se consume más vino de uva en esa fiesta que en todo el resto del año. Y, al decir de los lugareños, sin contar los niños, entre hombres y mujeres se reúnen hasta setecientas mil personas. *(HERODOTO, II, 59-60, trad. C. Schrader. Madrid, Gredos, 1977.)*

La fatuidad del viaje

POR qué llenos de afán hacemos tantos proyectos cuando la vida es tan breve? ¿Por qué nos trasladamos a unas tierras calentadas por otro sol? ¿Quién saliendo fuera de la patria huye también de sí mismo? *(HORACIO, Odas, II, 16, trad. de V. Cristóbal. Madrid, Alianza, 1985.)*



El barco de Dionisos (mediados del siglo VI a. C., Museo de Munich).